VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 290)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 282)**

z dnia 15 maja 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 290)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 282)

15 maja 2019 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– rządowy projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (druk nr 3411).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Stanisław Biega** członek zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., **Rafał Górski** prezes zarządu Fundacji Instytutu Spraw Obywatelskich wraz ze współpracownikami, **Bartosz Jakubowski** ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wraz ze współpracownikami, **Eugeniusz Szymonik** prezes zarządu Autosan Sp. z o.o., **Dariusz Tarnawski** prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych wraz ze współpracownikami, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich ds. legislacyjnych, **Bartłomiej Zydel** ekspert w dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Dariusz Myrcha, Jolanta Osiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam państwa posłów i zaproszonych gości. Serdecznie witam pana ministra Andrzeja Adamczyka oraz sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Rafała Webera.

Stwierdzam kworum.

Informuję, że Sejm na 81. posiedzeniu w dniu dzisiejszym, na podstawie art. 39 ust. 2 regulaminu Sejmu, skierował rządowy projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (druk nr 3411) do Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej w celu rozpatrzenia. Jednocześnie Sejm, na podstawie art. 39 ust. 3 regulaminu Sejmu, wyznaczył termin przedstawienia sprawozdania umożliwiający jego rozpatrzenie na bieżącym posiedzeniu Sejmu. Państwo znacie harmonogram prac Sejmu. Wszystko wskazuje na to, że będzie to dziś wieczorem, około godziny 20, o ile nie będzie żadnych poślizgów czasowych.

Szanowni państwo, porządek dzienny wspólnego posiedzenia obydwu Komisji przewiduje rozpatrzenie projektu ustawy z druku nr 3411. Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego?

Nie słyszę uwag, w związku z powyższym stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek dzienny.

Czy na początku pan minister lub pan wiceminister chcieliby zabrać głos?

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chwileczkę, panie ministrze, zanim pan zacznie, może przedstawię jeszcze innych gości… chociaż jest ich tak dużo, że chyba lepiej będzie, jeśli poznamy się już w trakcie dyskusji, tym bardziej że – jak pamiętamy wszyscy – nie zakończyliśmy jeszcze poprzedniego posiedzenia Komisji. W ramach ekonomii zarządzania czasem lepiej chyba przystąpić od razu do pracy.

W takim razie bardzo proszę, panie ministrze, udzielam panu głosu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, pierwsze czytanie odbyło się kilkadziesiąt minut temu na sali plenarnej, chciałbym jednak poruszyć kilka ogólnych kwestii, które będą, tak jakby, uzupełnieniem tej dyskusji sprzed południa.

Wielu parlamentarzystów podnosiło kwestię finansów i wątpiło, czy 300 mln zł w roku 2019 a później kolejnych 800 mln zł wystarczy na zaspokojenie potrzeb całej Polski i czy każdy wnioskodawca będzie mógł liczyć na wsparcie.

W związku z tym, może słowo wyjaśnienia, dlaczego akurat takie a nie inne kwoty, dlaczego – w ocenie Ministerstwa Infrastruktury – roczna kwota wsparcia na rozwój przewozów autobusowych powinna wynosić właśnie tyle.

Szanowni państwo, dokonaliśmy obliczeń i wyszło nam, że gdyby każdy wnioskodawca otrzymał maksymalną kwotę wsparcia w ciągu pierwszych dwóch lat, złotówka do wozokilometra, to bylibyśmy w stanie przy tych środkach rządowych sfinansować rocznie 800 mln kilometrów. Tyle połączeń użyteczności publicznej (podkreślam: wyłącznie użyteczności publicznej) byłoby realizowanych w całym kraju przy założeniu wykorzystania całej puli funduszu autobusowego i maksymalnym wsparciu na 1 wozokilometr. Nastąpiłby zatem wzrost połączeń autobusowych z 480 mln kilometrów, bo tyle mniej więcej tych połączeń jest realizowanych, czy raczej było zrealizowanych w roku 2018 – mówię o wszystkich połączeniach, nie tylko użyteczności publicznej, ale także o połączeniach komercyjnych a w zasadzie, głównie o nich – liczba połączeń zostałaby zwiększona do 800 mln kilometrów, tak więc niemalże wrócilibyśmy do stanu z 1990 r., kiedy to cała Polska tego rodzaju siecią autobusowa, popularnie nazywaną „pekaesową", była opleciona. Wrócilibyśmy zatem do tego trendu, który pod koniec XX wieku występował w Polsce, czyli wrócilibyśmy do siatki połączeń, która funkcjonowała w latach 90. ubiegłego wieku, wtedy praktycznie w ogóle nie było „białych plam" komunikacyjnych. Z roku na rok ten problem jednak narastał, przez 29 lat.

Jak podają szacunki, blisko 30% sołectw w całym kraju nie posiada transportu zorganizowanego w sposób publiczny. Oceniamy, że wspomniane 800 mln zł wystarczy na to, aby wszystkie samorządy, które będą chciały odtworzyć połączenia albo utworzyć nowe połączenia użyteczności publicznej, będą mogły to uczynić. Mamy taką nadzieję, a obserwując rynek przewozów autobusowych, jesteśmy przekonani, że te połączenia wrócą. Wrócą także klienci i deficyt na jednej linii będzie malał z roku na rok. Dlatego później, w docelowej formule, kwota maksymalnego wsparcia spada z 1 zł do wozokilometra do 80 gr do wozokilometra.

Podsumowując: środki finansowe są, po pierwsze, zabezpieczone, a po drugie – naszym zdaniem – wystarczą do odtworzenia albo utworzenia nowych połączeń komunikacyjnych tworzących nową sieć komunikacyjną.

Teraz kwestia wozokilometra.

Mam nadzieję, że w dzisiejszej dyskusji z naszymi partnerami przewoźnikami zostanie to poruszone, bowiem państwo posłowie, którzy posługiwali się różnymi wyliczeniami i prezentowali je z sejmowej mównicy, nie dopowiadali, że wozokilometr szaco-

wany między 5 a 7 zł to wozokilometr w komunikacji miejskiej. Nie w tej komunikacji, którą chcemy odtwarzać, tylko w komunikacji miejskiej, która po pierwsze jest droższa, a po drugie, nie jest objęta tą ustawą. Realnie rzecz biorąc, przewozy autobusowe, które są prowadzone w sposób subregionalny albo powiatowy, w zależności od rodzaju przewoźnika (czy jest to przewoźnik samorządowy, czy jest to przewoźnik prywatny) są szacowane od 1,8 zł za wozokilometr przy przewoźnikach prywatnych, do 3 zł za wozokilometr przy przewoźnikach samorządowych, czyli popularnych PKS-ach. Są to, oczywiście, wielkości netto. W zupełności więc jedna złotówka wystarczy na to, żeby później w postaci biletów czyli też pasażerów, którzy będą musieli za takie kursy płacić, jedna złotówka plus ten wkład 10% samorządu wystarczy, aby swobodnie te linie mogły funkcjonować i, żeby swobodnie zostały odtworzone.

Szanowni państwo, chciałem te kwestie wyjaśnić już na początku, aby dyskusja na ten temat już się nie pojawiała przy okazji rozpatrywania poszczególnych artykułów. Takie są fakty wynikające z ustawy i takie są przyjęte przez nas wartości. Odzwierciedlają one sytuację na rynku przewozów osobowych.

W tej pierwszej formule, czyli w okresie przejściowym, umowy będą jednoroczne, natomiast docelowo, od stycznia 2022 r. umowy z przewoźnikami, między organizatorami a przewoźnikami będą mogły być zawierane nawet na okres 8 lat. Będzie więc występowała stabilność przewozów oraz przewidywalność linii komunikacyjnych. Wszyscy, którzy zechcą zainwestować w nowy tabor będą mogli to zrobić i będą mieli w takim przypadku perspektywę czasową, która pozwoli im na bezpieczne funkcjonowanie i otrzymywanie dotacji rządowej w ramach tego programu.

Te trzy kwestie, panie przewodniczący i szanowni państwo, warto wyjaśnić od razu na początku, bo to one w głównej mierze ogniskowały dyskusję na sali plenarnej. Jeżeli będą pytania dotyczące poszczególnych artykułów i paragrafów, jesteśmy oczywiście do dyspozycji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za to rozszerzenie informacji, jasne i precyzyjne, uważam także, że zasadne.

Widzę zgłoszenia posłów z sali. Zaraz rozpoczniemy dyskusję na ten temat, ale wcześniej chciałbym powiedzieć, że co prawda nie odczytałem listy zaproszonych gości, ale jeśli są na sali i chcieliby zabrać głos to, oczywiście, taka możliwość będzie. Proszę zgłaszać się przez podniesienie ręki i przypominam o przedstawianiu się do mikrofonu.

Już widzę pierwsze zgłoszenia ze strony społecznej, ale najpierw pan poseł Sowa a później pan przewodniczący Żmijan.

Proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, miałem wrażenie, że odpowiada pan również na moje pytanie zadane w trakcie pierwszego czytania, więc – tylko gwoli ścisłości – chcę od razu wyjaśnić, że podawałem przykłady z trzech powiatów Małopolski Zachodniej, gdzie przewozy są realizowane, przewozy międzygminne, chcę od razu powiedzieć, albo w ramach związków komunalnych, albo na podstawie porozumień pomiędzy samorządami terytorialnymi.

Oczywiście, zgodzę się, że w tej statystyce, którą podawałem, część tych przewozów to są przewozy w ramach jednej gminy czyli takie, które z punktu widzenia ustawy nie będą się kwalifikowały. Dotacja do przewozów musi być dziś odrębnie wyliczaną dla tych kursów, które są na terenie jednej gminy i tych, które kwalifikuje się jako kursy międzygminne.

Nie sądzę (i powiem to szczerze), aby to wyliczenie wyszło pozytywnie dla tych kursów międzygminnych. Mówię to od razu, bo wydaje mi się, że międzygminne są droższe.

Te gminy, które podawałem, leżą w trzech powiatach: w jednym – cztery, w drugim – cztery i w trzecim – trzy. W sumie jest to jakieś 50-60% gmin z tych trzech powiatów. Te gminy są najbogatsze w swoich powiatach i dlatego zdecydowały się na zorganizowanie oferty przewozowej dla mieszkańców i powiem, że zrobiły to na dosyć wysokim pozio-

mie, zwłaszcza jeśli porówna się to z innymi powiatami. Dopłata wynosi jednak od 2,2 zł do 3,6 zł, tak to wychodzi. Od 2,2 zł w przypadku powiatu olkuskiego do ponad 3 zł w przypadku pozostałych powiatów. Dlatego wydaje mi się, że zadekretowana w ustawie dopłata maksymalna na poziomie 1 zł jest stanowczo zbyt niska, przynajmniej w mojej ocenie.

Stąd wynika moje pytanie: czy państwo robiliście takie rozeznanie, ale nie w skali mikro, jak ja to zrobiłem w trzech powiatach mojego okręgu, tylko czy robiliście takie rozpoznanie w całej Polsce? Czy zostały zebrane odpowiednie dane statystyczne? Nawet, jeśli będzie uruchomiony instrument to ten zapis w ustawie, że maksymalny – chociaż może nie maksymalny, ale wymagany udział własny na poziomie 10% – nie będzie nic warty. Siłą rzeczy bowiem, na tych poziomach deficytu na przewozach, które podałem, udział będzie musiał być dużo wyższy.

Druga kwestia, już odrębna, dotyczy pytania ogólnego. Rozumiem, że z prawa funkcjonowania według tej ustawy nie zostaną wyrzucone te gminy, które już takie przewozy zorganizowały. Te gminy, jak rozumiem, też będą mogły ubiegać się o dotacje, ale jest pytanie, czy tylko na nowe połączenia, czy w ogóle będą mogły się ubiegać o dotacje? Jeżeli nie, to zlikwidują jedną linię i uruchomią drugą.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję.

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, uzupełnienie do wstępnej wypowiedzi pana ministra.

Co do diagnozy to nikt nie polemizował, że mamy wykluczenie komunikacyjne ani że potrzeba narzędzi do rozwiązania tego problemu, tylko że w tej sprawie się różnimy.

Dwie kluczowe kwestie.

Pierwsza to poziom tego deficytu. Państwo nie pokazaliście ani nie przekonaliście, przynajmniej mnie, że poziom deficytu jest taki właśnie, mimo że pan tutaj uzupełnia i zapewnia, że ta złotówka to na pewno wystarczy. Ja podkreślam, że są niezależne analizy, które mówią i to są rzetelne opracowania… Wcale nie jestem zdania, że jest to koszt rzędu 6 zł lub 8 zł do wozokilometra, ale na pewno nie złotówka. Istnieją analizy, które pokazują, że to jest co najmniej dwa razy więcej niż 1 zł. To pierwsza kwestia.

Druga kwestia, panowie ministrowie, to kwestia wysokości tego funduszu. Proszę zauważyć – środki na ten fundusz będą pochodziły: z opłaty emisyjnej, którą *de facto* mieli przejąć na siebie producenci (a jak jest to wszyscy wiemy, widzimy jak zdrożało paliwo), z opłaty zastępczej pochodzącej z różnicy wielkości produkcji energii ze źródeł odnawialnych i z opłaty paliwowej – to wiemy, Krajowy Fundusz Drogowy o 2,5 w dół i półtora Fundusz Kolejowy, mimo że pan minister Adamczyk usiłował…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Moment, proszę mi nie przeszkadzać, ja słuchałem.

Mimo, że pan minister Adamczyk usiłował nas przekonać, że nic się tu nie dzieje, że nikt nie będzie uszczuplony – powiem wprost, szanowni państwo: pan minister Adamczyk zademonstrował tak naprawdę taką zawiniętą piramidę finansową. Tymi samymi środkami chce finansować realizację kolejnych siedmiu programów. To jest ta manipulacja i to jest problem tego całego programu.

Kontynuując, nie udowodniliście panowie, że ten fundusz… ja nie mam wątpliwości, że w pierwszym roku będzie 300 mln zł. Z budżetu państwa jest przeznaczonych 245 mln zł a pozostałe 55 mln zł pewnie jakoś się znajdzie, ale wspomniane 800 mln zł? Przecież te wszystkie pozostałe wpływy są ruchome i wiemy od czego to zależy – od ilości sprzedanego paliwa, od ilości wyprodukowanej energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych itd. To są te problemy i chciałbym, abyśmy o tym porozmawiali. To są bowiem tylko

pewne narzędzia. O innych kwestiach mówiłem na sali plenarnej. Sprowadzenie sprawy tylko do tych linii, które nie funkcjonują trzy miesiące to stanowczo za mało. Niektóre powiaty z własnych środków dźwigają teraz ten ciężar w imię dobra mieszkańców, dobra lokalnej społeczności, ale zostaną ukarane, bo nie będą mogły ubiegać się o te środki.

I jeszcze jedno.

Pamiętam, jak pan minister Adamczyk wielokrotnie przywoływał, również mnie, prowadzącego obrady jako przewodniczącego, ale także ministrów z rządu PO-PSL… Jeżeli to są rządowe poprawki, a ponoć są, to żeby nikt tych poprawek nie podpisał, to jest ewidentne lekceważenie. Strona społeczna, proszę bardzo. Związek Powiatów – podpisał, Transport Samochodowy – podpisał, a pan minister Adamczyk wstydzi się podpisać to, co przygotował. Coś niebywałego, arogancja.

Co się zrobiło z panem, panie ministrze, przez te cztery lata? Coś nieprawdopodobnego.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Grabarczyk się zgłaszał, tak?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Tak, dziękuję bardzo.

Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysokie Komisje, do projektu ustawy zostały załączone uwagi, które wpłynęły w toku konsultacji projektu. Mniej więcej od uwagi nr 112 kilkanaście kolejnych dotyczy art. 14 czyli tego, który przewiduje określony poziom dopłaty za wozokilometr. Przed chwilą była o tym mowa w dwóch wcześniejszych wystąpieniach, ale także wśród tych zgłoszonych uwag podnosi się, że stawka 1 zł w okresie przejściowym a docelowo 80 gr za wozokilometr to stanowczo za mało. Wszystkie podmioty, które zgłosiły uwagę do tego proponowanego przepisu, zwracają uwagę, że to jest przynajmniej cztery razy za mało. W skrajnym przypadku pojawia się nawet proponowana kwota 8 zł.

Warto być może rozważyć te opinie i wprowadzić autokorektę. Być może skorzysta mniej podmiotów, ale będzie to pomoc realna, pomoc skuteczna, która ziści się odtworzeniem tych połączeń w strefie wykluczenia komunikacyjnego. Proszę o rozważenie tego. Wprawdzie do drugiego czytania zostało tylko kilka, być może kilkanaście godzin, ale proszę to przeanalizować, panie ministrze.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Strona społeczna, proszę uprzejmie – proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Zdzisław Szczerbaciuk, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

Chciałbym, w imieniu naszego środowiska, które w tej chwili realizuje ok. 50-55% komunikacji publicznej w kraju, podziękować rządowi za taki projekt, za to, że on jest i, że w skali roku przewiduje tak bardzo dużą kwotę.

Panowie posłowie mówili, jakby to powiedzieć, o zbyt niskiej stawce. My, jako organizacja, od 25 lat prowadzimy monitoring i dokładnie wiemy, jakie koszty są wykazywane w transporcie regularnym. Oprócz tego wiemy (bo zbieramy od naszych członków informacje), jakie ceny są uzyskiwane przez gminy lub szkoły na przewozy zamknięte, gdzie nie ma biletów, tylko są ceny za wozokilometr. Proszę państwa, te ceny w tej chwili, na dzień dzisiejszy, są od 2,9 zł do ok. 4,2 zł w komunikacji dalekobieżnej (oczywiście, mówię o średnich cenach dla poszczególnych rejonów). Z najświeższych danych z ubiegłego roku wynika, że strata, jaką wykazują przedsiębiorstwa, wynosi od kilkunastu groszy do 1,3 zł. Takie straty wykazują przedsiębiorstwa posiadające po kilkadziesiąt autobusów w komunikacji regularnej.

Szanowni państwo, komunikacja publiczna jest w połowie realizowana przez przewoźników drobnych, mniejszych, którzy – jak wszyscy mówią – jeżdżą dla zysku. Oznacza to, że jeżeli oni jeżdżą dla zysku to wpływy pokrywają ich koszty. Dlatego uważamy, że o sprawie tych 80 gr czy też złotówki można dyskutować, ale w obecnie obowiązującej ustawie jest zapis, że to samorząd każdego szczebla ma pokryć całą różnicę. Tutaj rząd przeznacza 80 gr, a w okresie przejściowym nawet 1 zł, ale jako wsparcie. Jeżeli chodzi o 10%, to jest minimalny udział samorządu a nie maksymalny.

Szanowni państwo, uważam, że 800 mln zł jest kwotą, która spowoduje przynajmniej wstrzymanie likwidacji firm. Wszyscy kiedyś się zachwycali kapitałem zagranicznym, który przejmował nasze firmy. Na przykład taki Komex przejął 13 PKS-ów, ale w tej chwili z 2 tysięcy autobusów w tej firmie zostało niecałe 100. Mobilis z kolei likwiduje się całkowicie. Trzeba sobie z tego zdawać sprawę, chyba że jednak chcemy zlikwidować komunikację publiczną, albo że niektórzy oczekują, iż państwo sfinansuje całą komunikację, a obywatele nie będą przynosić żadnych przychodów. Jeśli tak, to wtedy mówmy o stawce 4-5 zł za wozokilometr.

Następną rzeczą, proszę państwa, jest kwestia, dlaczego są różne wyniki. Na naszych stronach można zobaczyć, jak przedstawia się tzw. koszt normatywny w zależności od przebiegu. Ponieważ maleje średni przebieg autobusu to koszt normatywny jest podwyższany przez koszty stałe, tzn. koszty zajezdni, księgowych, prezesów itd. Jeżeli wejdzie w życie ta dopłata, to środowisko ma nadzieję, że liczba linii komunikacyjnych, liczba kursów zwiększy się, a przebieg z 35 tys. kilometrów osiągnie może nie 80 tysięcy, o jakich mówił pan minister odwołując się do roku 1990, ale niech 55-60 tys. kilometrów a wtedy będziemy mieli koszty na wozokilometr zdecydowanie niższe.

Jako środowisko jesteśmy zadowoleni, że pojawiła się ta ustawa, która wprowadza publiczną pomoc w transporcie. Tym bardziej, że w innych dziedzinach transportu publicznego, takich jak kolej regionalna czy komunikacja miejska, taką pomoc już mamy. Żeby jednak to wszystko zadziałało to musi zostać wreszcie przerwany chocholi taniec wokół nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dla mnie, jako prawnika, jest oczywiste, że ustawa obowiązuje, tylko dla 99,9% urzędników w tym kraju ta ustawa nie obowiązuje. To trzeba przeciąć – albo niech będzie tak jak jest i mówimy wtedy, że nie będzie żadnej nowelizacji, albo w trybie pilnym należy tę nowelizację przeprowadzić.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za wypowiedź.

Widzę kolejne zgłoszenia. Pan zgłaszał się jako pierwszy, proszę się przedstawić.

Ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego Bartosz Jakubowski:

Dzień dobry państwu.

Bartosz Jakubowski, Klub Jagielloński, *ad vocem* do tego, co mówili poprzednicy.

Jeżeli chodzi o wysokość dopłat to zgodzę się z panem Zdzisławem Szczerbaciukiem. Przede wszystkim gminy już teraz, mimo że nie zdają sobie z tego sprawy, ponoszą koszty transportu lokalnego uruchamiając przewozy szkolne, o których wspomniał pan prezes Szczerbaciuk. Niejednokrotnie jest więc tak, że gminy finansują koszty eksploatacji, o których była mowa. To jest coś, co chyba warto byłoby zawrzeć w tym projekcie. Powinien on premiować otwieranie przewozów szkolnych przez gminy, które dzisiaj nie widzą takiej konieczności, mimo że otwarcie przewozów szkolnych od razu daje gminie wydatki o 40% niższe w przeliczeniu na tę samą liczbę kilometrów.

Wchodząc niejako bardziej technicznie w szczegóły ustawy, chciałbym zaapelować do pań posłanek i panów posłów o dokonanie pewnej korekty w treści projektu. Wynika ona z ważnego, moim zdaniem, powodu a mianowicie z tego, iż we wrześniu do szkół pójdzie podwójny rocznik. O ile do tej pory, połowa tego podwójnego rocznika, który pójdzie do szkół średnich, dojeżdżała autobusami organizowanymi przez gminy to w tym roku te dzieciaki pozostaną bez gwarantowanych autobusów. Sprawa, w rzeczywistości, idzie o to, czy dzieci w ogóle dojadą do szkoły. Podejrzewam, że dziś z tej przyczyny bardzo długo się zastanawiają, zanim wybiorą szkołę, do której ostatecznie pójdą. W przypadku

młodzieży wiejskiej idzie się bowiem do takiej szkoły średniej, do której można dojechać. Jeżeli dojazdu nie ma to takiej szkoły się nie wybiera. Idzie się do szkoły, do której można dojechać, chyba że rodzice będą w stanie opłacić, na przykład, internat.

Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na art. 22, który mówi o tym, że dopłacie podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczeniu usług zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. Pytanie brzmi: co w sytuacji, kiedy umowa samorządu jest już zawarta lub samorząd ma operatora, to jest druga rzecz, i w ramach tej umowy ma być uruchomiona druga linia? Zgodnie z obecnym projektem ustawy samorząd nie skorzysta z dopłaty, mimo że chce uruchomić nową linię, na przykład po to, żeby dowieźć uczniów do szkoły. W tym momencie on z tego nie skorzysta, chyba że podpisze nową umowę, ale po co ma podpisywać nową umowę, jeżeli już ma umowę z przewoźnikiem?

Druga sprawa dotyczy tego, że autorzy zapomnieli w ustawie kompletnie o czymś takim jak zakład budżetowy. W Polsce mamy samorządy, które realizują publiczny transport zbiorowy za pomocą zakładów budżetowych i zakład budżetowy, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest operatorem z mocy ustawy a nie na podstawie umowy, bo zakład budżetowy jest samorządem. W tych miejscach, gdzie jest organizowany transport przez samorząd i wykonywany przez zakład budżetowy tego samorządu, bilet sprzedaje nam bezpośrednio tenże samorząd. Moim zdaniem, jest to bardzo ważna rzecz i powinna ona zostać poprawiona. Bez tego z ustawy wykluczona jest formuła organizacji transportu zbiorowego, mimo że jest ona w Polsce wykonywana i się sprawdza, co pokazuje przykład powiatu lipnowskiego.

Kolejna rzecz to art. 23, który wskazuje nam wysokość dopłaty, ale ja chciałbym zwrócić uwagę na warunek uzyskania dopłaty. Jest tam mowa o sfinansowaniu ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%. Niestety, w całej ustawie nie jest wyjaśnione, czym jest sfinansowanie ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%? Jeżeli spojrzymy na ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, która wskazuje, co jest wynagrodzeniem operatora to mamy tam wymienione: przekazanie autobusu w użyczenie, refundację ulg ustawowych i rekompensatę. To są tylko te trzy rzeczy a więc pytanie brzmi: co to znaczy, że samorząd ma sfinansować ze środków własnych część ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%? Dodatkowa kwestia jest jeszcze taka, że to co jest wskazywane przez legislatorów jako cena usługi, to jest deficyt z linii, ale wielokrotnie jest tak, że cena płacona operatorowi przez organizatora nie jest deficytem z konkretnej linii, tylko jest na przykład stawką stałą lub wręcz nie ma tego wynagrodzenia w ogóle, kiedy jest to przewóz na zasadzie koncesji.

Dodatkowa uwaga odnosi się do umów jednorocznych, o których mówił pan wiceminister Weber. Tak naprawdę dzisiaj, zgodnie z prawem, żaden samorząd nie będzie w stanie uruchomić przewozów od września, ponieważ zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym konieczne jest ogłoszenie zamiaru przeprowadzenia postępowania na udzielenie zamówienia lub zamówienie z wolnej ręki na rok przed. Jedyny tryb, jaki jest dopuszczalny to art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli sytuacja, kiedy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora. W tej sytuacji nie mamy jednak do czynienia z przyczynami zależnymi lub niezależnymi od operatora, mamy natomiast przyczyny zależne od tego, że większość samorządów przez 8 lat nie ogłosiła nawet zamiaru udzielenia zamówienia na realizację przewozów.

A zatem, jakim prawem samorządy we wrześniu będą mogły uruchomić przewozy, skoro – zgodnie z przepisami – nie mogą tego zrobić?

Pytanie co się stanie: kiedy samorządy jednak zaczną korzystać z tego zapisu i rozpocznie się fala pozwów do sądów administracyjnych wskazujących na nieważność tych czynności, które zostały wykonane z naruszeniem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i rozporządzenia 1370?

Jeszcze jedną ważną kwestią jest brak wskazania, jak należy kwalifikować koszty i przychody, które mają służyć do kalkulacji deficytu z każdej linii. Sprawa jest o tyle istotna, że obecnie ustawa daje pełną dowolność w tym, jak przewodnicy wskazują defi-

cyt na linii. Mogą wskazać na przykład, że na danej linii jest dokładnie 80 gr deficytu, albo mogą wskazać każdą inną, dowolną wartość, bo nigdzie nie określono jakie koszty mają być kwalifikowane i w jaki sposób. Nie wiadomo, czy ma być prowadzona oddzielna księgowość na potrzeby każdej linii, czy koszty stałe przewoźnika, o których mówił pan Szczerbaciuk, mają być kwalifikowane w poczet każdej linii, a jeżeli tak, to jakie koszty można zakwalifikować. W ekonomii jest znane pojęcie kosztu kwalifikowanego. Mamy koszty uzyskania przychodu, koszty niestanowiące kosztów uzyskania przychodu itd. W sumie jest to poważna kwestia dotycząca rachunkowości i powinna ona zostać rozwiązana, jeżeli nie chcemy mieć do czynienia z wyłudzeniami publicznych pieniędzy.

Chciałbym również poprosić autorów o wyjaśnienie, co mieli na myśli w art. 17 mówiąc, że o dopłacie pobranej w nadmiernej wysokości, tj. wyższej niż niezbędne dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych? Jak to się wiąże z finansowaniem, o którym mowa w art. 22, o którym wspominałem? Inaczej mówiąc, w jaki sposób samorząd ma udowodnić, że wydał 10% na to, na co wydać powinien?

I jeszcze ostatnia uwaga… przepraszam, że tak długo.

Mam duże zastrzeżenia odnośnie art. 25, zgodnie z którym wojewoda, rozpatrując wniosek o objęcie dopłatą, bierze pod uwagę liczbę linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, długość tych linii oraz liczbę zatrzymań autobusu na przystankach. W czym jest tutaj problem? Otóż polega on na tym, że według tego układu dofinansowanie dostanie autobus, który raz dziennie wyjeżdża z Olecka i robi pętlę o długości 90 km wokół Olecka w warmińsko-mazurskim i zatrzymuje się na 42 przystankach, natomiast nie dostanie dopłaty linia, która będzie jeździć dwadzieścia razy dziennie do Kijewa w gminie Olecko, w której nie ma żadnego transportu zbiorowego i zatrzyma się na 15 przystankach na linii liczącej sobie 20 km. W ogóle nie zwraca się uwagi na to, ile dni w roku autobus będzie kursował ani ile kursów będzie faktycznie wykonywanych. Nie ma więc zupełnie tego elementu, jaki pojawił się w sejmowej dyskusji, tzn. żeby połączenia były wykonywane często i poza dniami nauki szkolnej. Dlatego wnosiłbym, a w zasadzie prosiłbym panie posłanki i panów posłów o to, żeby zamienić długość linii komunikacyjnej na pracę eksploatacyjną, bo ją i tak w innym artykule trzeba będzie zaraportować wojewodzie, żeby wyrzucić liczbę linii, bo równie dobrze można założyć 365 linii wykonujących jeden kurs dziennie, każda innego dnia.

Ostatnia sprawa to wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca jako kryterium rozpatrywania tego wniosku. On również nie został wyjaśniony i w tym momencie z ustawy i rozporządzenia wynika, że im bogatsza gmina, tym więcej pieniędzy powinna dostać a chyba powinno być dokładnie na odwrót.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia?

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Autosan Sp. z o.o. Eugeniusz Szymonik:

Nazywam się Eugeniusz Szymonik, jestem prezesem zarządu Autosana, ale kiedyś, przez długi okres zajmowałem się transportem publicznym, zarówno w Polsce, jak i w Europie. Chciałbym powiedzieć na ten temat kilka słów.

Po pierwsze, kwota ok. 4 zł za kilometr w transporcie lokalnym jest kwotą godziwą, tak myślę. Można oczywiście wykazać, że na niektórych liniach ten koszt będzie, przy dużych autobusach, na poziomie 4,8 zł, ale będą też i takie linie, zależnie od rodzaju taboru i natężenia pasażerów, na których ten łączny koszt wyniesie 3,2 zł. W związku z tym średnio 4 zł jest godziwą stawką.

W mojej ocenie za mały jest jednak udział samorządu. Standard w Europie wygląda tak, że 25% do przewozów lokalnych dokłada państwo, 25% samorząd, a 50% stanowi dochód z biletów. W Polsce bardzo ładnie by się to składało, tzn. złotówkę daje rząd, złotówkę dokłada samorząd, a 2 zł pochodzi ze sprzedaży biletu. W tej chwili w przewozach lokalnych przy tych cenach biletów, które są bardzo umiarkowane, w Polsce można

uzyskać przychód z kilometra między 2,4 zł a 2,7 zł, z tym że należy w tym uwzględnić dopłatę do ulgowych biletów miesięcznych, które w dalszym ciągu finansuje marszałek. W związku z tym taki czysty komercyjny przychód należy raczej szacować na poziomie nie 2,7-2,8 zł, ale raczej na poziomie 2,4 zł. To 2,4 zł plus złotówka od rządu, to jest już 3,4 zł, plus 10% z całości kosztów, czyli ok. 40 groszy, to w sumie mamy ok. 3,8 zł.

Myślę, że jesteśmy bardzo blisko ideału.

Na marginesie dodam jeszcze, że należy zwrócić uwagę na pewien fakt. W komunikacji miejskiej w Polsce w tej chwili samorządy dopłacają do komunikacji publicznej – od 2% do 16% swojego budżetu. Miasto Zielona Góra, liczące 100 tys. mieszkańców, zajmuje w tym zestawieniu 30. miejsce i dopłaca rocznie do komunikacji miejskiej 20 mln zł, natomiast Warszawa, która jest na pierwszym miejscu, dopłaca 2 mld zł, które stanowią 16% jej budżetu. W przypadku Zielonej Góry jest to 2% budżetu. Jeżeli w tej chwili spojrzymy na oczekiwania w kwestii dopłaty samorządu, to się okaże, że wystarczyłaby ona na poziomie 0,4% budżetu samorządów. Dałoby to kwotę 800 mln zł a więc także złotówkę do wozokilometra. Zakładany w tej chwili udział samorządu jest, oczywiście, mniejszy. W związku z tym, jeżeli poruszamy się na poziomie ułamka procentu budżetu samorządów, to uważam, że można by się zastanowić, czy udział rządu i samorządu nie powinien być równy.

Następna sprawa.

Jeżeli już rząd dopłaca do przewozów to warto byłoby chyba poprawić jakość taboru. Moim zdaniem, w przetargach powinno stawiać się warunki odnośnie jakości taboru. Na przykład, w Holandii jest tak, że w tego typu przetargach zakłada się, iż średni wiek taboru wykonującego przewozy publiczne nie powinien być wyższy niż średnio 7,5 roku. W różnych rejonach jest to różnie określane. Niektórzy wymagają taboru nie starszego niż 6 lat, inni nie starszego niż 8 lat, natomiast wiek taboru jako takiego, poza wykonującym przewozy publiczne, to 15 lat. Takie podejście gwarantuje pełną wymianę taboru. Nie będzie on z pewnością miał 25 lat. W Polsce tymczasem dzisiaj przewozy lokalne wykonuje się autobusami liczącymi sobie 25 lat. W ogóle nie ma u nas wymiany taboru w tego rodzaju przewozach, podczas gdy na przykład mamy najmłodsze ciężarówki w Europie (średni wiek to poniżej 5 lat), roczna wymiana ciężarówek dokonuje się na poziomie 20 tysięcy. Bardzo młody tabor mamy także w przewozach miejskich, bo jego wiek to między 5 a 10 lat, a wymiana taboru dokonuje się na poziomie 1000-1500 rocznie. Dla porównania, w przewozach lokalnych, w których powinno jeździć od 8 do 15 tys. autobusów, szacunki są różne, i wymiana powinna być gdzieś na poziomie 1000 sztuk, w rzeczywistości wymiana taboru obejmuje zaledwie ok. 100 autobusów rocznie. To sprawia, że tabor ten jest bardzo stary, nieekologiczny i mało komfortowy.

Myślę, że niejako przy okazji można by także poprawić i te wskaźniki naszego transportu publicznego. Mam na myśli ekologię, bezpieczeństwo i komfort.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pan Furgalski, proszę bardzo.

Wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. Adrian Furgalski:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, zacząłbym od pewnego stwierdzenia.

Wiele głosów dotyczących funkcjonowania tego systemu to w istocie głosy dotyczące projektu zupełnie innej ustawy i dlatego myślę, że problemem, z którym i my się spotkaliśmy, jest jednak zbyt wiele wersji zarówno tej ustawy dzisiejszej, jak i przez blisko cztery lata zbyt wiele wersji nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z punktu widzenia przejrzystości prawa jak i tworzenia zdrowego systemu funkcjonowania transportu publicznego lepiej byłoby, gdyby wszystko znalazło się w jednej ustawie, zamiast być porozbijanym na części.

Dla przykładu, ostatnia uwaga o taborze była bardzo słuszna, ale (z tego co pamiętam) w jednej z ostatnich wersji nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym znalazł się zakaz stawiania wymogów dotyczących jakości taboru przy przetargach. Można powiedzieć w ten sposób – tutaj mamy kwestie związane z podziałem pieniędzy.

Jak je rozdzielić? Jak potem ma wyglądać sprawozdawczość z wydatkowania tych pieniędzy? Pamiętajmy, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym to coś na kształt systemowej konstytucji i czegoś takiego na pewno brakuje. Rozumiem, że jest pewien okres przejściowy, ale w tamtej nowelizacji są rozwiązania na pewno idące w dobrym kierunku, ale wydają się być jednak przeregulowane – myślę tutaj o gimbusach, które mogłyby zadziałać od razu, chodzi o możliwość korzystania z gimbusów przez inne osoby niż dzieci, które dojeżdżają do podstawówki lub gimnazjum. Zamiast to w pełni otworzyćto my wpisujemy – w tych miejscach, gdzie autobus się nie zatrzymuje. Czyli wystarczy, że zwykły autobus zatrzyma się tam raz dziennie, z czego dla mieszkańców nie ma prawie żadnego pożytku a gimbus w takim przypadku już nie może być wykorzystany.

Jak powiedziałem, i jest to pierwsza uwaga, zarówno finansowanie jak i ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinny znaleźć się w jednym akcie prawnym.

Druga uwaga, którą również zgłosiliśmy do pana ministra w ramach konsultacji – oczywiście, tego nie przeprowadzimy już w tej kadencji, ale – naszym zdaniem – powinna być to ustawa, która zawiera rozwiązania dotyczące komunikacji kolejowej, autobusowej oraz komunikacji miejskiej. Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem jest także zwiększenie udziału samorządów w podatku PIT czy też subwencja transportowa tak, żeby ulgi, które są refundowane za przejazdy czy to koleją, czy autobusem, trafiły na dół, do samorządów, tak aby samorządy miały wpływ na całość tego systemu.

Mankament, który płynie z tych regulacji, dostrzeżony przeze mnie, polega na tym, że nie pozwala się stworzyć kompleksowej oferty dla pasażera, tylko gna się autobus gdzieś spod gminy do centrum Warszawy, na Marszałkowską, zamiast pozwolić mu dojechać do węzła przesiadkowego, w którym znajduje się metro lub szybka kolej miejska. To powinno być wszystko na jednym bilecie, ale – niestety – nie można tego zrobić, chyba że kolej zgodzi się na to, aby utracić ulgi ustawowe, albo w grę wchodzić będzie utrata ulg w komunikacji autobusowej.

Jeżeli idzie o rozdział pieniędzy pomiędzy województwa i potem pomiędzy organizatorów to znów mamy te fazy przejściowe do końcówki 2021 r., potem będą inne kryteria. W przypadku podziału na województwa zastanawiam się, czemu rezygnujemy z PKB danego województwa? Nasuwa się także pytanie o podział na organizatorów. Mnie brakuje, na przykład, wzięcia pod uwagę gęstości zaludnienia. Wiadomo, że przy kursach autobusowych wpływ na koszt wozokilometra ma odległość od siebie skupisk ludzkich.

Na koniec rzecz, o które wspominał także pan prezes Szczerbaciuk. Powiedział on, że wydaje mu się, że jest przekonany, iż ta ustawa doprowadzi do powstrzymania procesu likwidacji firm transportowych, umownie nazywanych „pekaesami". Ja też miałem taką nadzieję, ale wydaje mi się, że to jest niemożliwe ze względu na zapis, który się pojawił, a który stwierdza, że pieniądze mogą być wydatkowane tylko na te połączenia, które nie funkcjonowały 3 miesiące przed wejściem ustawy. Pytanie, czemu taki zapis się znalazł? Czy, biorąc pod uwagę bardzo różną specyfikę samorządów, nie powinno to zostać pozostawione do decyzji tych samorządów – czy chcą wspierać nowe połączenia, czy może będą ratować te, które się w tej chwili wykrwawią i, na przykład, nie zdążą do wejścia w życie ustawy? Rozmawiamy odkąd pojawił się temat funduszu autobusowego a, jeżeli dobrze policzyłem, to w tym czasie, dwa PKS padły. Wydaje się, że powinna tu być większa elastyczność.

Nie wiem, czy organizatorzy wpadną na pomysł kombinowania, tzn. będą sztucznie wydłużać kursy albo skracać o jeden przystanek lub zawieszać linię na trzy miesiące. Nie przesądzam tego, bo wtedy spadną przychody. W moim przekonaniu te przepisy będą jednak zmuszały do kombinowania.

Pytanie: co zdecydowało o tego typu ograniczeniu w podziale środków finansowych?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mam jeszcze trzy zgłoszenia ze strony społecznej.

Najwcześniej zgłaszał się pan Wójcik, proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Panowie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, ja bardzo krótko.

Chcę odnieść się do tych głosów ze strony przewoźników prywatnych, którzy z hurraoptymizmem przyjmują stawki proponowane w tej regulacji, zarówno globalną kwotę, jak i stawki dopłaty.

Rozumiem, że państwo możecie uznać, że są to stawki wystarczające, bo – zgodnie z ustawą o transporcie zbiorowym – realizujecie przewozy na liniach, które się bilansują a nie na liniach deficytowych, ale proszę pamiętać o tym, że teraz na jednostki samorządu terytorialnego spada obowiązek realizowania przewozów na liniach nierentownych. Na tych nierentownych liniach nie wystarczy 2,2 zł, absolutnie, i my za te 2,2 zł takiej nierentownej linii nie utrzymamy.

W związku z tym chciałbym, dla zrównoważenia stanowiska szanownych państwa, przedstawić głos zgoła odmienny. Chcę poinformować, że na liniach nierentownych, które mają realizować samorządy terytorialne, proponowana stawka nie wystarczy, jest za niska. Uśredniono tę stawkę, ja to rozumiem, natomiast w przypadku jednostek samorządu terytorialnego a szczególnie mniejszych jednostek samorządu, które nie realizują wewnątrz komunikacji miejskiej, ta stawka jest niewystarczająca i stąd ogromna prośba, przede wszystkim do pana ministra Adamczyka, aby to rozwiązanie, jeżeli wejdzie w tym kształcie, nad którym państwo będziecie pracować, żeby je uznać za rozwiązanie, któremu będziecie się państwo przyglądać i – jeżeli okaże się, że zaproponowane mechanizmy są niewystarczające – szybko tę ustawę znowelizujecie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Teraz pan, proszę się przedstawić.

Ekspert w dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich Bartłomiej Zydel:

Bartłomiej Zydel, Związek Powiatów Polskich.

Szanowni panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowny panie ministrze, nasza opinia jest dosyć szczegółowa, nie będę jej całej tutaj przytaczał, niemniej jednak poruszę kilka wątków w związku z procedowanym projektem.

Po pierwsze, projektu nie mieliśmy w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, nad czym gorąco ubolewamy. Druga kwestia to art. 5 pkt 4 tego projektu. Wydaje nam się, że ten przepis wymaga doprecyzowania w postaci jednoznacznego przesądzenia, że wpływy funduszu to nie są wpływy budżetów jednostek samorząd terytorialnego. Rozumiemy z dalszych zmian (na przykład, w prawie o ruchu drogowym), jaki jest sens, intencje i idea tego przepisu, niemniej w porównaniu do redakcji art. 5 pkt 1-3 ten czwarty punkt troszeczkę swoją redakcją nam odstaje.

Kolejna kwestia to art. 10 i szerzej wynikająca z całego projektu ustawy zasada roczności. Pytanie: jeżeli chcemy skonstruować stabilny system to, czy organizator nie powinien mieć dopłaty na okres dłuższy niż rok? Co roku będziemy się jednak budzić w troszkę innej rzeczywistości.

Następna kwestia (myślę, że co do tego wszyscy się zgadzamy) dotyczy tego, aby środki jak najszybciej przepływały do organizatorów. Niestety, w porównaniu do pierwotnego projektu ustawy przedstawione dziś rozwiązania są mniej sztywne i mniej korzystne dla organizatorów, jeśli chodzi o termin, kiedy organizator otrzyma dopłatę. Zwracam uwagę, że chodzi o dopłatę a nie o dotację – na razie ustawodawca wyraźnie stwierdza, że jest to dopłata a nie dotacja, w rozumieniu ustawy o finansach publicznych.

Kolejna sprawa jest techniczna, ale myślę, że również ważna – chodzi o art. 14 ust. 5 pkt 1 projektu. Zgodnie z nim organizator ponosi odpowiedzialność za terminowe doręczenie odpowiedniego wniosku. Wydaje się nam, mimo wszystko, że lepszym rozwiązaniem byłoby jednak przyjęcia nadania a nie doręczenia.

Kolejna rzecz to kompetencje wojewody do badania zgodności umowy o świadczeniu usług z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli art. 18 ust. pkt 3. Wydaje nam się, że ta kompetencja jest troszeczkę za szeroko zarysowana w tym przepisie.

Kwestia, która wielokrotnie pojawiała się już w dyskusji, dotyczy art. 22 projektu, czyli chodzi o ograniczenie, w świetle którego do końca 2021 r. dopłatę można uzyskać tylko na linie niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa została zawarta po wejściu w życie ustawy, albowiem jeśli organizatorzy tego typu linii nie wykorzystają w całości dostępnego finansowania, my rozumiemy jakby to, że projektodawcy chcą w pierwszej kolejności premiować te linie, które nie istniały, niemniej jeżeli zostaną środki, to dlaczego ci organizatorzy, którzy już dziś posiadają funkcjonujące linie, nie mogą w tym okresie przejściowym skorzystać ze środków funduszu?

Odnosząc się w tym momencie, bo jesteśmy przy art. 22, do zaproponowanej poprawki przez projektodawców i tego ust. 2, ta zgoda organu stanowiącego jednak będzie pewnym wydłużeniem w tym całym procesie.

To, tak na szybko, po przeczytaniu tej poprawki.

Co do art. 25 ust. 2 i gradacji tego, którzy organizatorzy w pierwszej kolejności uzyskają dopłatę, my chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na powiatową skalę przewozów. Projektodawcy przyjęli priorytet dla gminy. Jeżeli spojrzymy na to, ile spraw załatwiamy w tzw. miastach powiatowych, to wydaje się, że skala powiatowa jest chyba skalą naturalną.

I dwie kwestie (już sumując i kończąc) a mianowicie pkt 1 oceny skutków regulacji. Odniesiono się tam do przywoływanego tutaj projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i w OSR zawarto takie stwierdzenie, że projekt ten uzyskał 2 kwietnia 2019 r. opinię wiążącą na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury Komisji Wspólnej. Pragniemy dodać, co umknęło projektodawcom, że była to opinia negatywna. Opinia faktycznie była, tylko że negatywna, taka lekka pustka pozostaje w tym OSR. Można się domyślać, że skoro była opinia to prawdopodobnie była ona pozytywna, bo wszyscy staramy się myśleć pozytywnie, ta opinia jednak pozytywna nie była.

Ostatnia kwestia.

Uwagi załączone do projektów rozporządzeń nie są zbyt rozbudowane, gdyż liczymy na to, że w ramach Komisji Wspólnej je dostaniemy, przy czym takie pierwsze obawy to te kryteria odnoszące się do danych innych niż powszechnie dostępne dane statystyczne.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, mam taką propozycję dla państwa (w porozumieniu z przewodniczącym komisji samorządu terytorialnego), abyśmy powoli przechodzili do rozpatrywania poszczególnych artykułów projektu ustawy, z tym że państwo posłowie będą mieli możliwość wypowiedzenia się ogólnego, jeśli będą chcieli i do doprecyzowania poszczególnych artykułów w ramach poprawek. Strona społeczna też będzie mogła się odnosić do poszczególnych artykułów, więc żeby dwa razy nie robić tego samego proponuję przejście do rozpatrzenia projektu. Jesteśmy już w trzeciej godzinie debaty, czy nawet po trzeciej godzinie debaty.

Ponieważ pan siedzący na końcu sali wielokrotnie się zgłaszał to będzie już ostatni głos, a później będziecie mieli państwo głos, także w sprawach szczegółowych.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Fundacji Instytut Spraw Obywatelskich Rafał Górski:

Dzień dobry, Rafał Górski, Instytut Spraw Obywatelskich.

Polityce transportowej przyglądamy się od 1996 r. w ramach kampanii „TIR-y na tory" i „My, Pasażerowie", a więc trwa to już kilka lat.

Po pierwsze, chciałbym powiedzieć, docenić aktualną władzę, że w końcu wysłuchała głosu pasażerów. W debacie publicznej przez ostatnie 30 lat głównie słuchano biznesu,

słuchano akademików i polityków, natomiast nie słuchano pasażerów, którzy tracili kolejne możliwości dojazdu do szkoły, do lekarza, pracy lub kościoła. My to widzieliśmy.

Tę ustawę oceniamy, jako jeden z elementów „piątki Kaczyńskiego", na pięć z minusem. Dlaczego pięć z minusem? Po pierwsze, dużo się zmieniło w tej ustawie na plus, dużo dobrych zmian zostało wprowadzonych do pierwszej wersji tej ustawy zaprezentowanej przez Ministerstwo Infrastruktury i widzimy, że ministerstwo słyszy i słucha – za to jest plus, to jest dobra zmiana. Minus jest natomiast za to, że ta stawka, która w tej chwili obowiązuje, jest niewystarczająca do tego, aby zachować porządny standard obsługi pasażerów w cywilizowanym kraju, jakim chcemy być.

To tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Tarnawski, proszę uprzejmie.

Prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych Dariusz Tarnawski:

Dariusz Tarnawski, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych.

Proszę państwa, wszyscy przedmówcy mówią bardzo dużo na różne tematy, poruszamy tematy z ustawy o transporcie publicznym a przecież powinniśmy się skupić na ustawie dotyczącej funduszu autobusowego, bo chyba tym, przede wszystkim, ma się zająć ta Komisja. Poruszone pewne kwestie i pewne wizje niektórych osób bądź organizacji są fantastyczne.

Skupmy się, na przykład, na dopłacie do jednego wozokilometra przejechanego na danej linii komunikacyjnej. Słyszę, jak są podawane kwoty 4, 5 (czy nawet 8) zł a są to przecież kwoty horrendalne, za które dane przedsiębiorstwo mogłoby wybudować potężną firmę, dodatkowe biurowce, a całość obsługiwać przy pomocy statków powietrznych i kontroli prowadzonej z helikopterów. Wszyscy państwo powinniście się chyba skupić tylko na tym, co chcemy zrobić a na tę chwilę nikt nie mówi, że ta ustawa ma wspomóc te miejsca, tzw. białe plamy, gdzie przewozy nie są w ogóle realizowane.

Poruszane są takie kwestie jak ta z art. 10 ust. 2. Tutaj akurat mogę się zgodzić, że mówimy o podziale tych małych regionów, o liczbie osób w tych regionach i czy to będzie dofinansowanie w stosunku do mieszkańca na danym terenie. Naszym zdaniem, tam powinno być większe wsparcie niż w regionach, gdzie jest bardzo duże zaludnienie.

Któryś z przedmówców poruszył już kwestię… mówimy tak: dopłata do wozokilometra z budżetu państwa i dopłata z samorządu 10%. Z tego, co wyczytałem w tym projekcie, to jest minimum 10%. Samorząd powinien dopłacić taką kwotę, jaką chce i może zapewnić swoim mieszkańcom. Może płacić nawet 3 zł, jeżeli go tylko na to stać. Musimy wziąć pod uwagę, że dziś obowiązuje ustawa o transporcie publicznym oraz, że obowiązuje ustawa o samorządzie, w której jest wyraźnie zapisane, że samorząd ma zapewnić komunikację na swoim terenie. Czemu samorządowcy o tym nie mówią?

Wejdę jeszcze w jeden temat, akurat jestem z województwa małopolskiego i podam państwu przykład wejścia w życie ustawy o transporcie publicznym. Mówimy o roku 2011, wielkich planach transportowych i wielkich wizjach. To wszystko bardzo fajnie wyglądało. Na terenie województwa małopolskiego ustalono w planie transportowym dwie linie komunikacyjne i na tych liniach komunikacyjnych miały być stosowane bilety ulgowe, czyli zwrot za te ulgi. Na pozostałych liniach komunikacyjnych już nie. Czy państwo zdajecie sobie z tego sprawę? To dopiero była patologia.

Tam pan mówił, wydaje mi się, że jest przedstawicielem pasażerów… nigdy ten temat nie był poruszany ze strony społecznej. Gdyby nie ci przewoźnicy – a, tak naprawdę, nasza organizacja – to na tę chwilę ta ustawa pewnie w jakiś sposób by sobie tam działała kulejąc i tylko na tych liniach byłoby to realizowane, gdzie ujęto przewozy w planach transportowych. Nikt nie poruszał kwestii, że na pozostałych liniach nie byłoby żadnej możliwości dofinansowania dla mieszkańców, jeżeli odebralibyśmy dopłaty do biletów ulgowych. Na szczęście rząd dalej to utrzymał. Takie jest nasze zdanie, chociaż jesteśmy przewoźnikami. Dzięki temu większość rodzin ma w jakiś sposób zwiększony budżet. Jeżeli dzieci musiałyby płacić 100% za dojazd do szkoły to wiadomo, że trzeba

by na to przeznaczyć dużo większą kwotę w budżecie domowym. Tego też nikt nie poruszał. Zostało to, jak gdyby utrzymane.

Jeszcze powiem krótko na temat ustawy o transporcie publicznym, bo jakby cały czas walczymy o to, aby to weszło, aby zmiany były dobre dla polskiego państwa i dla polskich przedsiębiorców, ponieważ medialnie jesteśmy bardzo mocno oczerniani i porównywani z tzw. busiarzami. Tymczasem wykonujemy przewozy małymi pojazdami i dużymi autobusami. Dlaczego? Bo nie patrzymy tak jak inne przedsiębiorstwa (nie chcę obrażać jakiejś komunikacji miejskiej czy firm w jakiś dziwny sposób sponsorowanych z zachodniego kapitału, nie będę wymieniał teraz nazw) – pod kątem ekonomicznym i ekologicznym wykonujemy przewozy w nierentownych kursach, gdzie jest – nie wiem… – przewóz jednego pasażera na odcinku 50 km małym pojazdem. Dlaczego? Ten pojazd ma spalanie ok. 10 litrów na 100 km. I teraz szybciutko przejdę do tej stawki dopłaty 1 zł z budżetu państwa.

Proszę państwa, w małym pojeździe, tzw. busie, musimy uwzględnić, że spalanie jest na poziomie 10-13 litrów w przeliczniku. Jeżeli daną linię komunikacyjną lub linie komunikacyjne na wykonanie przewozów eksploatacyjnych, na przykład, na kilku liniach przyjmiemy 400 km i przeliczymy to na stawkę zużytego paliwa, to pokrywa nam się ok. 60-65 gr na jeden wozokilometr i to trzeba podnieść.

Następnie: kto jest wymagany do takiego przewozu oprócz pojazdu, przynajmniej na tę chwilę? Oczywiście, kierowca. Płacimy mu pensję, płacimy mu ZUS i wszystkie pozostałe koszty. To jest drugie 60-65 gr i w tym przypadku ta kwota nam daje między 1,15 a 1,3 zł i to jest stawka wozokilometra na tego typu pojeździe. A jeżeli przyjmiemy pojazd duży, autobus 50-osobowy i spalanie będzie na poziomie 25-30 litrów (bo tak to wygląda w praktyce, nie w teorii, nie w pięknych wizjach) to ta stawka wzrośnie do 2,2-2,4 zł. Mówimy tylko o eksploatacji i wykonywaniu przewozów. W tym przypadku dodatkowa dopłata z samorządu powinna wyrównywać pewne ewentualne straty bądź uzupełnić pokrycie kosztów.

Nie bierzemy tu pod uwagę jeszcze jednego czynnika – czynnika ludzkiego, bo my mówimy tak: są przewozy i jeżdżą puste autobusy, rząd dopłaci złotówkę, 50 gr dopłaci samorząd, pokryją się koszty i jeżdżą puste.

Proszę państwa, w tych pojazdach mają jeździć ludzie, bo rozumiem, że dane linie komunikacyjne, jeżeli jest dobry gospodarz na danym terenie w samorządzie, to powinien po dwóch, trzech miesiącach zweryfikować obsługę danej linii, którą założy teraz i będzie ją realizował, bo oprócz linii, które upadły, powiedzmy, trzy miesiące temu, tu jest też temat dość mocno dyskusyjny, czy również obecnie upadające linie powinny być brane pod uwagę, ale również można wziąć pod uwagę sygnał, który mam z Polski, że są przedsiębiorstwa, które zlikwidowały te linie bądź likwidują już sztucznie, wiedząc o pewnych projektach tej ustawy, żeby się zmieściły w tych trzech miesiącach, co jest karygodne tak naprawdę, ale tak to wygląda, proszę państwa.

Biorąc pod uwagę te spostrzeżenia…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dobrze byłoby podać przykłady.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę nie przeszkadzać, panie pośle, na razie mówi nasz gość.

Prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych Dariusz Tarnawski:

Oczywiście, jak najbardziej, podam przykłady.

Wracając jednak do art. 10 ust. 2 – na pewno ważną kwestią jest wyliczenie, w przeliczniku na jednego mieszkańca w danym regionie, jaka będzie dopłata. Czy do mniejszych regionów będzie większa dopłata? Rozumiem, że na terenie mniejszych regionów nie ma tej komunikacji, są „białe plamy”. Ta ustawa ma temu służyć, chyba że mówimy o zupełnym zamachu na polskiego przewoźnika, czyli dofinansowaniu 7-8 zł, zrobieniu wielkich przetargów, usunięciu obecnych polskich przedsiębiorców, którzy teraz wykonują przewozy na liniach, bo rozumiem, że tam tej dopłaty ma nie być, bo jeżeli ta dopłata jeszcze tam ma być dopłacana, to tego już zupełnie nie rozumiem.

Przykład zupełnie marginalny, ale też muszę tutaj podnieść, nie chcąc obrażać komunikacji miejskiej, że biorąc pod uwagę duże aglomeracje i gminy przyległe do danych miast, dopłaty do wozokilometra w komunikacji miejskiej są między 5-7 zł a nawet 7-8 zł (mówimy o pojeździe dwunastometrowym), ale nikt nie bierze pod uwagę, że często te linie komunikacyjne nakładają się na linie wykonywane przez przewoźników już na tę chwilę i wożą te autobusy nieraz 2-3 osoby, ale jeżdżą cały dzień. Są to zatem pieniądze wyrzucane z budżetów gmin i miast a jak wiadomo gminy powinny się skupić na terenie, gdzie nie ma komunikacji, gdzie jest taka potrzeba, gdzie sołectwa zgłaszają do danego wójta czy burmistrza taką potrzebę i on powinien to brać pod uwagę, pod kątem realizacji przyszłych planów, w wizjach planów transportowych po to, aby to dofinansowanie zdobyć. To nie jest robione do tej pory a my przecież mówimy nie o rzeczach, które dopiero mają przyjść. My funkcjonujemy w Polsce, są wykonywane przewozy i ponieważ są „białe plamy" to trzeba je wyeliminować, ale nie należy eliminować przewoźników i linii, które funkcjonują.

Mam jeszcze jeden temat, proszę państwa… art. 22 – dofinansowanie na linie nieistniejące, czyli jak gdyby tutaj te trzy miesiące. Trzeba się skupić, czy ma to być trzy miesiące, czy ma być powyżej roku, czy tak naprawdę ten termin jest zupełnie niepotrzebny, ponieważ (to, co tutaj również pan Szczerbaciuk zaznaczał) przewoźnicy na tę chwilę wykonujący obsługę danych linii mogą ją w danym miesiącu zlikwidować ze względów nieekonomicznych. Te linie mogą też upaść i co dalej? Czy taka linia będzie mogła być dofinansowana, czy nie? Powiedzmy, że społecznie jest ona bardzo potrzebna.

Jeszcze jedną bardzo ważną rzeczą jest, wprawdzie nie w tej ustawie, ale w ustawie o transporcie publicznym – opłata za korzystanie z przystanków. Jako organizacja wielokrotnie podnosiliśmy kwestię wyeliminowania opłata za korzystanie z przystanków. Samorządy mogą się tutaj śmiać, natomiast to generuje kolejny potężny koszt obsługi linii komunikacyjnej. Pomijam temat dworców, gdzie opłata za wjazd na dworzec, zgodnie z ustawą, powinna być 1 zł za skorzystanie z przystanku na tę chwilę, a są dworce, które pobierają opłaty w wysokości 10 zł, 20 zł, a nawet 40 zł, za odjazd.

Podkreślę: dworce są samorządowe i przez tyle lat nic się z tym tematem nie zrobiło, co jest, po prostu, przykre dla przewoźników i przekłada się na zły stan ekonomiczny tych firm i zły stan pojazdów.

I jeszcze króciutko, żeby już zakończyć tę wypowiedź.

Proszę państwa, mówimy o przetargach, jeden z panów podnosił kwestię taboru. Na pewno bardzo fajnie byłoby, gdybyśmy wszyscy jeździli nowym taborem, tylko weźmy pod uwagę, jak wygląda teraz sytuacja. Jest unijna dopłata do zakupu autobusów, ale tylko dla komunikacji miejskiej bądź samorządowej, czyli tych specjalnych związków. W jaki sposób przewoźnik prywatny, który od dwudziestu lub trzydziestu lat wykonuje przewozy, który na tę chwilę jest potężnie zadłużony, ma leasing, ale jakoś pcha ten wóz, ma startować do przetargu, w którym ktoś określił, że pojazd ma mieć dwa lata? Z automatu jest skreślony z przewozów, które obsługiwał, nie wiem, przez dwadzieścia lat. Zróbmy równość wszystkich podmiotów i zróbmy taka możliwość, żeby dany przedsiębiorca, przewoźnik, nawet przy współpracy z samorządem mógł zakupić tabor, który zostanie dofinansowany w 85%.

Podam przykład państwu, jak to wygląda od strony technicznej. Tak zwany potocznie bus, w tym przypadku Mercedes Sprinter, kosztuje na dziś ok. 220 tys. zł, jeśli chcielibyśmy go kupić do obsługi linii komunikacyjnej. Przy dofinansowaniu unijnym przedsiębiorca, czyli operator, dopłaciłby tylko 30 tys. zł do nowego pojazdu. Wszyscy mówimy o ekologii, poruszamy piękne kwestie, tylko realizacja tego jest zupełnie inna.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Widzę jeszcze jedno zgłoszenie, będzie pan miał oczywiście okazję zabrać głos.

Czy chce pan się odnieść do jakiegoś artykułu czy ogólnie?

Członek zarządu Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega:

Ogólnie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeśli ogólnie to, proszę bardzo.

Członek zarządu Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega:

Stanisław Biega, Centrum Zrównoważonego Transportu.

Chciałbym przypomnieć ogólną kwestię. Rozmawiamy o ustawie o funduszu, a nie o PTZ i innych aktach prawnych, które z tą ustawą nie są związane. Tam naprawdę rząd, próbując wprowadzić tę ustawę, rozwiązuje problem, który jest w tej chwili jasno określony jako zadanie własne samorządów terytorialnych w ustawie o PTZ obowiązującej od 2009 r. Ustawa o funduszu autobusowym nie ma na celu całościowego rozwiązania problemu transportu w Polsce, ale tak naprawdę może ona pomóc rozwiązać ten problem, ponieważ samorządy przez minione dziewięć lat nie były same w stanie, na poziomie regionalnym, powiatowym czy gminnym, rozwiązać tego problemu. Inaczej mówiąc, nie możemy oczekiwać, że ta ustawa rozwiąże wszystkie problemy, których wcześniej ktoś nie rozwiązał, bardzo często ze swojej winy. To taka uwaga generalna.

Bardzo bym chciał, aby wszystkie uwagi, które tutaj padają, nie były formułowane na zasadzie smerfa Marudy, dam przykład uwag dotyczących zapisów z rozporządzenia 1370. Oczywiście, w sytuacji, kiedy dziś nie mamy użyteczności publicznej ustawa bardzo sprytnie wprowadziła użyteczność publiczną, ponieważ użyteczność publiczna to jest ta działalność, która się nie opłaca przewoźnikowi na zasadach rynkowych. W tym momencie linia komunikacyjna zlikwidowana trzy miesiące przed wejściem wżycie ustawy rozwiązuje problem. Wprowadzamy więc użyteczność publiczną w inny sposób niż przez palny transportowe. Przypomnę, że PTZ wymusza użyteczność publiczną w formie planów transportowych, żeby taką linię uruchomić. Ustawa rozwiązuje zatem kilka innych problemów, które do tej pory były nierozwiązywalne ze względu na to, że wokół ustawy o PTZ były różne grupy interesów i tak naprawdę mieliśmy pat w tej sprawie.

Szanowni państwo, wydaje się, że możemy wreszcie problem rozwiązać. Słucham wypowiedzi, które mnożą problemy, które często są wtórne i nie wynikają z praktyki. W tym miejscu pozwolę sobie przypomnieć, że w 2001 r. prowadziłem Biuro Koordynacji Autobusowej i Kolejowej, kiedy koordynacja jeszcze była i w związku z tym widziałem, jak przez te dziewiętnaście lat upadał rynek autobusowy. Chciałbym, żebyśmy to widzieli w kategoriach korzyści płynących z tego funduszu i żebyśmy wprowadzili rozwiązania, które są możliwe na poziomie rządowym, żeby wesprzeć faktycznych organizatorów przewozów w realizacji ich zadań ustawowych. Ten fundusz nie może jednak rozwiązać wszystkich problemów transportu w Polsce, bo nie jest to w gestii rządu i Sejmu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Teraz pan minister Adamczyk, proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Wysokie Komisje, szanowni państwo, panie i panowie, przede wszystkim, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Jestem szczerze zaskoczony pozytywną oceną tego projektu wyrażoną przez niezależne środowiska naszych partnerów społecznych – za to szczególnie dziękuję.

Oczywiście, nigdy nie mówiliśmy, że ten projekt jest projektem doskonałym i, że rozwiązuje wszystkie problemy. Pragnę zauważyć, że dzisiaj nie ma mechanizmów na rynku, które wspierałyby transport zbiorowy, transport samochodowy. My, praktycznie rzecz biorąc, po raz pierwszy, proponujemy rozwiązania, które mają zapobiec komunikacyjnemu wykluczeniu.

Wiele wątpliwości, zgłaszanych szczególnie we wcześniejszych wypowiedziach panów posłów, znalazło odpowiedzi w wystąpieniach naszych partnerów społecznych. Kiedy mówimy o tym, że w miastach jednostki budżetowe mają zupełnie inne koszty funkcjonowania, to pragnę zauważyć po raz kolejny, że – zgodnie z projektem ustawy – te rozwiązania nie są dedykowane transportowi miejskiemu, ale transportowi pozamiejskiemu, co jest niezmiernie ważne i co jest niezmiernie w tym wszystkim istotne. W mia-

stach koszty funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, jednostek budżetowych, o czym mówił pan minister Weber, są często zupełnie inne niż koszty funkcjonowania przedsiębiorstw obsługujących linie autobusowe gdzieś daleko, na prowincji.

Jak powiedziałem, jeszcze raz bardzo dziękuję za tę ocenę, natomiast jest mi trudno odnosić się do, moim zdaniem, chorobliwego wręcz spojrzenia na zapisy projektu ustawy dotyczące źródeł finansowania funduszu. Tutaj opadają mi ręce. Mimo czternastoletniej praktyki w Sejmie, mimo parlamentarnego doświadczenia, brakuje mi odpowiedzi na tego rodzaju tezy. Nie chciałbym nikogo obrażać, staram się zrozumieć i proponuję, abyśmy nad tym przeszli do porządku dziennego. Nie będę już tego wątku rozwijał ani powracał w wystąpieniu do pewnych przyzwyczajeń.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Minister Weber pozostaje na sali, ja muszę na chwilę wyjść, ale mam nadzieję, że jeszcze wrócę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiemy sytuację panie ministrze, minister Weber zostaje z nami. Za chwilę państwo posłowie będą mogli ogólnie i w szczegółach odnieść się do rozpatrywanego projektu ustawy. Żeby nie przedłużać, przystępujemy w tej chwili do jego rozpatrzenia.

Zanim zaczniemy, chciałbym się jeszcze zwrócić do państwa posłów o udzielenie naszemu Biuru Legislacyjnemu kompetencji do wprowadzenie niezbędnych korekt redakcyjnych i legislacyjnych do projektu, które nie dotykają meritum sprawy.

Nie słyszę sprzeciwu, tym samym panowie mecenasi otrzymali stosowne upoważnienie. Spodziewam się pytań do Biura Legislacyjnego, dlatego liczę na odpowiedzi z panów strony.

Będą także, oczywiście, zgłaszane poprawki. Proszę, żeby Biuro czuwało nad przebiegiem procesu legislacyjnego tak, abyśmy w miarę sprawnie go przeprowadzili, ponieważ czeka nas jeszcze dzisiaj dokończenie obrad Komisji związanych z ustawą o Krajowym Zasobie Nieruchomości a także kolejne posiedzenie Komisji po rozpatrzeniu sprawozdania z tego posiedzenia, prawdopodobnie po godzinie 20. Wszystko wskazuje na to, że dziś popracujemy do późnych godzin wieczornych. Towarzyszy temu jednak przesłanie, że samorządy czekają na projekt tej ustawy.

Szanowni państwo, czy są jakieś uwagi do tytułu ustawy?

Nie ma uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy tytuł ustawy.

Czy są uwagi do art. 1 albo pytania ze strony Biura Legislacyjnego?

Nie ma.

Państwo posłowie?

Proszę uprzejmie, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Gratuluję takiego tempa pracy. Sugeruje ono, że państwo jednak nie chcecie jakiejś pogłębionej dyskusji na ten temat, tylko projekt musi przejść przez posiedzenie, to jest jedynie taka techniczna czynność. Trochę się już przyzwyczaiłem przez ostatnie cztery lata, że tak to właśnie wygląda, natomiast wydaje mi się, że jest to ze szkodą dla sprawy, po pierwsze dlatego, że kwestia mobilności i wykluczenia komunikacyjnego to rzeczywiście jest poważny problem i minione trzy lata pokazały, że rząd w ogóle sobie z tym nie radzi.

Muszę powiedzieć, biorąc pod uwagę tylko tę historię, że debata na posiedzeniu Komisji nie powinna być debatą teoretyczną, żeby pan przewodniczący mógł ogłosić, iż art. 1, 2, 3 czy 5 i ostatni zostały przyjęte i idziemy z tym na posiedzenie Sejmu. Moim zdaniem, debata powinna dotyczyć rzeczywistych problemów.

Z jednej strony cieszę się, że jest obecna strona społeczna i mówi o swoich argumentach, ale wyraźnie widać, że jednak nie wszyscy są reprezentowani. Jeśli mówimy o kosztach przewozu, to zrobiłem krótki wywiad i wyszło mi, że w województwie ślą-

skim to są raczej kwoty rzędu 5-6 zł za tzw. wozokilometr. Rozumiem, że każdy ma inne koszty, ale jeżeli mówimy o kosztach przewozu zawężając to do ceny paliwa oraz kosztów pracowniczych, to znaczy, że sporej części kosztów wpływających na działalność przedsiębiorców, po prostu, nie ujmujemy. Nie powiem o kwestiach zarządzania, nie powiem o kwestiach choćby obsługi, coraz bardziej skomplikowanej obsługi księgowej itd. Rozumiem, że jeśli ktoś prowadzi małą firmę to dla niego te koszty będą inne i, być może, ustawa powinna go inaczej traktować, być może powinien on realizować przewozy na innych trasach, na innych stawkach za kilometr itp., ale ustawa w ogóle nie bierze pod uwagę faktu, że dla regionów, gdzie centrum życia stanowi miasto powiatowe to komunikacja pomiędzy „białymi plamami" a miastem powiatowym oznacza również m.in. komunikację miejską a ta komunikacja miejska, która realizuje te przewozy, zostanie z tego funduszu wykluczona. Nie rozumiem, dlaczego takie miasta jak Bielsko-Biała, Cieszyn, Żywiec, Pszczyna czy Czechowice-Dziedzice, które jest gminą miejsko-wiejską, mają być wykluczone z tej ustawy? Jeżeli mamy likwidować „białe plamy" to trzeba je likwidować tam, gdzie one są a nie tam, gdzie jest to użyteczne wyłącznie politycznie.

Chciałbym zaapelować do ministerstwa o rozważenie kwestii stawki dopłaty, bo rzeczywiście jest tak, że dla jednego punkt odniesienia będzie gdzieś tam wyżej a dla innego będzie niżej. Reprezentowanie tylko stanowiska małych przedsiębiorców i branie pod uwagę tylko tych przewozów, które są wykonywane na liniach niskokosztowych powoduje, że część „białych plam" nie zostanie zlikwidowana. W gruncie rzeczy ta ustawa nie będzie więc służyła ich likwidacji, chociaż może, oczywiście, pomóc w niektórych przypadkach. Ujęty w ustawie warunek trzymiesięczny, z którego wynika, że linia nie może funkcjonować trzy miesiące przed wejściem ustawy w życie, ewidentnie wpływa na to, że w zasadzie ci, którzy ponosili te koszty – tutaj padły wnioski ze strony społecznej, że samorządy powinny płacić, ale pamiętajmy, że samorządy płacą potężne sumy na utrzymanie komunikacji na swoim terenie. To są miliardy złotych rocznie, jeśli zsumuje się wydatki wszystkich samorządów. Nie można więc postawić tezy, że samorządy nic nie robiły i nagle pojawia się fundusz zaproponowany przez rząd, który rozwiąże wszystkie problemy.

Otóż – nie, szanowni państwo, fundusz nie rozwiąże wszystkich problemów, a mało tego, jak mówiłem podczas wystąpienia sejmowego, niestety, to wsparcie jest źle ukierunkowane. Nie rozumiem, dlaczego preferowane są wyłącznie gminy, jako organizator tego transportu, skoro wszyscy wiemy, że to musi funkcjonować w jakimś systemie transportowym. W związku z tym ta ustawa również, skoro przewiduje dodatkowe finansowanie powinna przewidywać impuls do integracji transportu przez gminy i powiaty.

Zgadzam się z tezą, która została gdzieś wypowiedziana i którą ja również podnoszę i ona zresztą jest podnoszona w samorządach. Byłem na Podkarpaciu dwa lata temu i też o tym rozmawialiśmy. Samorządowcy mówili w ten sposób: system transportowy trzeba integrować. Związki powiatowo-gminne to powinny być instytucje, które w tych rozwiązaniach powinny być preferowane. To powinien być impuls do tworzenia tego typu organizacji a tymczasem państwo wyciągacie znowu gminy i te przewozy będą realizowane przez poszczególne gminy. Prawdopodobnie, z uwagi na brak chęci porozumienia między niektórymi samorządowcami, będzie to realizowane na zasadzie jakiejś takiej samotnej wyspy, co oczywiście, będzie powodowało, w pewnym sensie, marnotrawienie tych środków, które w ramach porozumienia mogłyby zostać lepiej spożytkowane.

Pan minister wspomniał o kwestiach finansowania tego funduszu.

Nie można się do tego nie odnieść, ponieważ jeżeli w projekcie ustawy jest zawarta *de facto* podwyżka opłaty zastępczej, która jest płacona przez firmy energetyczne to nie można nie zapytać pana ministra o to, jaki będzie skutek podwyżki tej opłaty dla naszych portfeli – krótko mówiąc, dla ludzi, którzy płacą rachunki firmom energetycznym?

Przełożenie jest bardzo proste. Jeżeli o 40% wzrasta opłata zastępcza, to znaczy, że więcej środków zapłacą firmy energetyczne, ale skąd one wezmą te pieniądze, przecież nie wydrukują? Muszą to dopisać do rachunków a to oznacza, że więcej za energię zapłacą Polacy. Państwo oczywiście zaraz stwierdzicie, że przecież PiS przegłosował w grudniu ustawę, która ma zatrzymać ceny energii na tym poziomie…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o spokój.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, czy nie wolno krytykować?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wolno krytykować, panie pośle, tylko na miły Bóg nie mówimy o cenach energii w tej ustawie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

To po co wpisujecie podwyżkę cen energii w ten projekt ustawy, jeżeli nie chcecie o tym rozmawiać? Przecież tu jest wpisana podwyżka cen energii.

Dlaczego pan mi nie pozwala dokończyć, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę konkludować.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Skonkluduję wtedy, kiedy dojdę z moją wypowiedzią do brzegu, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Mam bardzo konkretne pytanie do pana ministra: o ile wzrosną rachunki za prąd, skoro tutaj jest podwyżka opłaty zastępczej płaconej przez firmy energetyczne?

Chcę też zapytać o kwestię kar, które będą opłacone (czy są płacone) przez firmy transportowe wykonujące transport publiczny. Nie trudno uciec od takiego wrażenia, że to jest mechanizm, który będzie mechanizmem awaryjnym. Wtedy, kiedy będzie brakowało w funduszu, to Inspekcja Transportu Drogowego będzie, że tak powiem – bardziej surowa dla naszych firm transportowych. W związku z tym będzie je karała wyższymi karami, aby uzupełnić fundusz. Po to nie wiąże się środków natury administracyjnej, czyli kar i grzywien z konkretnymi funduszami, żeby nie było tej pokusy a tu mamy wprost taką autostradę prowadzącą do funduszu. Jeżeli nam brakuje w funduszu, to łapiemy firmy transportowe, nakładamy na nie nowe kary, nowe grzywny, zamiast 5 tys. zł będzie 10 tys. zł. Gdzie my idziemy? W którym kierunku? Jeżeli chcieli państwo, żeby to był projekt rzeczywiście finansowany z budżetu to wpiszcie wyższe obciążenie budżetu państwa a nie wyższe obciążenie firm transportowych tylko po to, żeby zapełnić kasę funduszu. To jest kolejna kwestia.

Chcę również odnieść się do kwestii takiej, iż w ustawie nie przewidziano mechanizmu urealnienia tych środków. Rozumiem, że – być może – trudno jest zauważyć w rządzie, że te ceny rosną, ponieważ pewnie mało kto z panów ministrów chodzi do sklepu, ale ceny jednak rosną. Jest presja na podwyżki, w związku z tym, że wprowadzacie państwo nowe podatki, choćby w paliwie w ostatnim czasie. Ceny paliw rosną i w związku z tym to wszystko tworzy presję kosztową.

Pytanie brzmi: dlaczego w ustawie nie przewidziano również pewnego rodzaju mechanizmu, który aktualizowałby kwotę do aktualnych wymagań związanych z kwestią inflacji i wzrostem kosztów wykonywania działalności. Tego też nie można ignorować, tym bardziej że ustawa jest przewidziana w perspektywie dziesięcioletniej co oznacza, że przez te dziesięć lat i możemy to powiedzieć z całą pewnością, te koszty wzrosną.

Jeżeli rzeczywiście chcemy, żeby to co państwo proponują, czyli uruchamianie nowych linii nie skończyło się po roku, dwóch lub trzech ponownym zamknięciem tych linii z powodu braku odpowiedniego poziomu finansowania, to niezrozumiałe jest nieujęcie w ustawie jakiegokolwiek mechanizmu, który by aktualizował wartość tego funduszu. Chyba że to jest tylko taka gra wyborcza. Wtedy rozumiem, że trzeba coś rzucić przed wyborami a później, niech się dzieje co chce. Jeżeli ma to być jednak jakieś systemowe rozwiązanie to nie można ignorować potrzeby aktualizacji, a ona jest w ustawie całkowicie zignorowana.

Chcę poruszyć jeszcze jedną kwestię dotyczącą zasilenia tego funduszu środkami różnego rodzaju.

W ramach zasilenia jest przewidziana pewna kwota wynikająca z opłaty emisyjnej. Ta opłata emisyjna w części miała być przeznaczona na to, aby można było zbudować

mechanizm finansowania zakupu pojazdów niskoemisyjnych. Tych pojazdów brakuje. Tymczasem państwo część tej opłaty zabieracie i wkładacie ją do funduszu, który nie jest w żaden sposób związany z zakupem pojazdów niskoemisyjnych. Obiecaliście w jednej „piątce" czy raczej „dziesiątce", ścieżkę finansowania zakupów ekologicznych – obiecaliście, że do Narodowego Funduszu Środowiska i Gospodarki Wodnej wpłynie z tytułu opłaty emisyjnej 1,5 mld zł rocznie i, że zwiększy to pulę środków na działania proekologiczne a teraz już kolejną ustawą wyciągacie z NFOŚiGW 1,5 mld zł, żeby przekazać je na coś innego.

Przepraszam, w ustawie jest mowa bodaj o 5%, nie chcę tego teraz sprawdzać i zabierać czasu. Faktem jest, że część zabieracie i przeznaczacie na fundusz „autobusowy" a więc znowu mówiliście ludziom coś innego, że środki zostaną przeznaczone na ochronę środowiska, na czyste powietrze itd., ale wyciągacie te środki i przeznaczacie je na coś innego.

Inaczej mówiąc, za te same pieniądze obiecujecie zrobienie innej rzeczy, co – oczywiście – oznacza, że pozostanie mniej środków na działania związane z ochroną środowiska, ochroną wód itd. Zresztą, jeżeli popatrzymy na działalność Narodowego Funduszu Środowiska i Gospodarki Wodnej to się okazuje, że przez ostatnie lata był on tak drenowany ze środków finansowych, iż nie był w stanie w dostatecznym stopniu wykonywać swoich podstawowych obowiązków – tych, do realizacji których, został powołany. Teraz rząd znowu wyciąga kolejne środki i dlatego ja się pytam: gdzie jest granica, gdzie jest ta granica?

Kolejna rzecz, o której chcę powiedzieć, to kwestia środków, które zostaną zabrane z inwestycji drogowych i inwestycji na BRD, choćby środki z zezwoleń za transport. Znowu kolejny mechanizm. Obiecywaliście… rząd obiecywał, że będą większe inwestycje drogowe, że będzie więcej środków na drogi a tymczasem widzimy, że w tej ustawie w kolejnym elemencie te środki są zabierane i przeznaczane na inny cel, te same środki czyli jednej obietnicy nie zrealizujecie do końca, ale już jest kolejna obietnica, kolejny dzień i kolejny krok do przodu. To nie jest w porządku. Rozumiem, że pan minister chciał uciec od tej rozmowy, ale od tego uciec nie można, bo – albo się coś obiecuje, deklaruje i przepycha przez Sejm ustawę w konkretnym celu i później to jest realizowane, albo spotykamy się tutaj, że tak powiem technicznie, wy wrzucacie jakieś rozwiązania, my protestujemy, ale do niczego to nie prowadzi. Tak być nie powinno.

Chcę jeszcze powiedzieć kilka słów o kwocie 800 mln zł.

Padały tu różne wnioski, ale szanowni państwo, Warszawa wydaje 2,6 mld zł, Wrocław 406 mln zł, malutki Gorzów Wielkopolski 47 mln zł – to wszystko kwoty przeznaczane na komunikację publiczną. Inne miasta wydają więcej. Przykłady można mnożyć, ale nie o to chodzi. W tej sytuacji 800 mln zł wydaje się jednak być dość słabym zabezpieczeniem.

Moim zdaniem, oczekiwany impuls będzie relatywnie niewielki i dlatego uważam (i takie jest nasze oficjalne stanowisko), że sprawa powinna zostać rozwiązana systemowo nieco inaczej. Należy to powiązać z dotacją, subwencją celową, ale z takim mechanizmem, który będzie skłaniał gminy i powiaty do tworzenia związków, czyli jeśli mamy związek, to dotacja wzrasta. Jeśli ten mechanizm połączy się z planami transportowymi itd., to powinno się udać stworzyć system, który będzie wytwarzał bardzo silne impulsy rozwojowe w tym zakresie.

Wydaje mi się, że mogłoby to w jakimś stopniu, na pewno znacznie większym niż obecne propozycje, rozwiązać problem. Dzisiaj musimy natomiast wiedzieć, o czym mówimy. Niemal 30% sołectw nie ma dostępnej komunikacji publicznej. Jeżeli chcemy na to przeznaczyć 800 mln zł i to w taki sposób, że jeszcze gminy mogą tego dofinansowania nie dostać, to…

Tu poprosiłbym panie ministrze, o odpowiedź na pytanie: czy rzeczywiście jest tak, że jeżeli ta dotacja nie zostanie przekazana do 31 grudnia to gminy będą musiały w takiej sytuacji uregulować rachunki samodzielnie?

Taki zapis jest w ustawie, że dotacja musi być przekazana do 31 grudnia. W związku z tym, czy będzie taka sytuacja, że gminy będą musiały uregulować te rachunki same?

Na ten moment dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, pan poseł Wójcik.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałbym zwrócić uwagę na pewien problem, który dostrzegłem podczas pierwszego czytania.

Czytając ustawę, znalazłem bodaj art. 25 ust. 2, w którym wymienione są podmioty, które w pierwszej kolejności będą mogły korzystać z dofinansowania. Mamy tam gminy, związki międzygminne, związki komunalne, jednostki samorządu terytorialnego itd., ale ten katalog nie zawiera związku metropolitalnego. Z dużym zdziwieniem przyjąłem informację pana ministra, że państwo nie planujecie, tworząc tę ustawę, dofinansowania przewozów w dużych miastach. Ostatecznie to mógłbym jeszcze zrozumieć, ale nie planujecie też dofinansowania w związkach metropolitalnych.

W związku z tym, chciałbym zwrócić państwa uwagę na pewien kłopot. W Polsce istnieje jeden związek metropolitalny, na terenie województwa śląskiego. Został on stworzony ustawą. Istotne jest to, że ów związek nie ogranicza się tylko do metropolii i dużych miast, ale obejmuje cały obszar metropolitalny czyli 41 gmin i 13 miast na prawach powiatu a cała reszta tego związku to gminy, często małe, w trudnej sytuacji finansowej i oddalone od centrum aglomeracji. Dobrym przykładem będzie tu Siewierz, który przecież jest gminą jurajską, natomiast wchodzi w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiego Związku Metropolitalnego.

Od 1 stycznia tego roku organizatorem transportu publicznego na terenie całej metropolii, na terenie tych 41 gmin, jest właśnie metropolia. W moim przekonaniu problemy, które występują w większości miast powiatowych, wystąpią również w Siewierzu i innych miastach, które są relatywnie nieduże, mają swoje problemy i leżą dziś na terenie związku metropolitalnego.

Dlatego chciałbym zwrócić państwa uwagę na to zagadnienie. Może lepiej uzupełnić tę ustawę o pojęcie związku metropolitalnego po to, żeby w przyszłości nie wystąpiły jakieś niejasne sytuacje związane z interpretacją przepisów i żeby było wiadomo, czy te gminy mogą się ubiegać o tego rodzaju wsparcie czy nie. Chodzi o sytuacje, kiedy będą występowały o dofinansowanie przewozów nie na obszarze dużych miast tylko na terenie małych gmin, którymi w istocie te gminy są. Mechanizm, który jest przewidziany w ustawie, ostatecznie i tak pozostawia decyzję w rękach wojewody, w związku z czym pewne kryteria i tak będą ustalane, będzie podejmowana decyzja.

Chciałbym państwa przestrzec przed doprowadzeniem do takiej sytuacji, w której w wyniku interpretacji tej ustawy, interpretacji zawężającej, gminy, które są członkami związku metropolitalnego, nie będą mogły korzystać z dofinansowania tych przewozów.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do art. 1?

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Jarosław Lichocki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Dziękuję także panom posłom za ich wypowiedzi.

Nie zostały zgłoszone żadne poprawki do art. 1. Odpowiedzi na zadane pytania pojawia się, jak przypuszczam, w dalszej części dyskusji.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 1?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 1.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 2 – czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do tego artykułu?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Jeśli chodzi o art. 2, mamy kilka uwag natury legislacyjnej.

W pkt 1 i 8 należy dostosować terminologię do wprowadzenia do wyliczenia. Podobnie w pkt 7. Chodzi o korektę redakcyjną. Po jej zastosowaniu pkt 1 brzmiałby następująco: „cena usługi – kwotę deficytu pojedynczej linii itd. wyrażoną w złotych" zamiast dotychczasowego sformułowania „kwota deficytu pojedynczej linii itd. wyrażona w złotych".

Ten sam zabieg proponujemy wykonać w pkt 7 i 8.

Poważniejsza kwestia jest związana z określeniem linii. Proszę zwrócić uwagę, że w art. 2 pkt 1 w definicji ceny usługi mamy określenie odnoszące się do „linii o charakterze użyteczności publicznej". W całym projekcie ustawy to określenie nie jest stosowane jednolicie a mamy wrażenie, że przynajmniej w kilku (jak nie w kilkunastu) miejscach, oznacza to samo. Co więcej, chcielibyśmy prosić wnioskodawców o wskazanie o jaką linię użyteczności publicznej chodzi biorąc pod uwagę zakres czy chociażby tytuł ustawy, z którego wynika, że odnosi się ona do przewozów autobusowych. Czy w art. 2 pkt 1 będzie chodzić o każdą linię użyteczności publicznej, czy o linię autobusową, komunikacyjną? *Ad absurdum* można to, oczywiście, posunąć dużo dalej.

To są wszystkie uwagi, jeśli chodzi o art. 2, przy czym druga uwaga, jeśli propozycja doprecyzowania tego przepisu zostanie zaakceptowana przez wnioskodawców, będzie rzutować na kształt innych przepisów.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko strony rządowej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko wobec uwag redakcyjno-legislacyjnych jest pozytywne, natomiast o odpowiedź na drugą uwagę poproszę pana dyrektora Behrendta.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego MI Tomasz Behrendt:

Tomasz Behrendt, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego.

Panie ministrze, szanowne Komisje, szanowni państwo, istotnie projekt, który przygotowaliśmy w zakresie definiowania linii komunikacyjnych, wymaga pewnego dostosowania, jak obliczyliśmy, w dziesięciu miejscach ustawy. Istnieją pewne nieścisłości, które powinniśmy ujednolicić w ramach ogólnie przyjętych zasad techniki prawodawczej.

Prawidłowym brzmieniem dla całego obrębu projektu będzie wyrażenie: „linie komunikacyjne w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej". W związku z tym, w kolejnych artykułach, zaczynając od art. 2 pkt 1 i pkt 2 należy wspomniane wyrażenie dostosować do zaproponowanego brzmienia.

A zatem, w art. 2 pkt 1 prawidłowa definicja ceny usługi powinna brzmieć: „kwotę deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Proszę bardzo, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

W nawiązaniu do tej wypowiedzi, proponujemy analogiczne zmiany w art. 10 ust. 2 pkt 3, art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 3, art. 16 ust. 3, art. 17 ust. 4 i art. 25 ust. 1 pkt 3-6.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jak słyszeliśmy jest zgoda pana ministra, dziękuję bardzo.

Czy ktoś zgłasza sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 2?

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich d/s legislacyjnych Marek Wójcik:
Czy można przedstawić propozycję?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Tak, ale czy ma pan ją gotową na piśmie?

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:
W ciągu ułamka sekundy będzie, jeżeli tylko ktoś z państwa posłów zechce ją przejąć.
Jeżeli pan przewodniczący pozwoli to ją przedstawię, będzie naprawdę bardzo krótka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:
Proponuję, żeby w pkt 3 wykreślić po przecinku sformułowanie: „z wyłączeniem związku metropolitalnego i…”.
Chodzi o punkt, w którym jest mowa o organizatorze. Moja propozycja nawiązuje do wypowiedzi pana posła Marka Wójcika. Proponujemy, żeby sformułowanie „organizator” obejmowało także związki metropolitalne. Nie znajdujemy żadnego uzasadnienia, żeby wyłączyć związki metropolitalne z możliwości korzystania z tej ustawy.
Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czy ktoś przejmuje tę poprawkę?
Pan poseł?

Poseł Mirosław Suchoń (N):
Tak, przejmuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Dziękuję.
Rozumiem, że pan poseł Wójcik zredaguje.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Tak, poprawka jest redagowana, za chwilę dostarczę ją państwu na piśmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czekamy na zredagowanie poprawki, w międzyczasie Klub Jagielloński, proszę bardzo.

Ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego Bartosz Jakubowski:
Szanowni państwo, w związku z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym – związek metropolitalny z definicji organizuje tylko komunikację miejską a więc, jeżeli w art. 1 zostało przyjęte, że ustawa nie dotyczy komunikacji miejskiej to ta poprawka jest bezzasadna, bo jest – po prostu – bez sensu. Jest sprzeczna z art. 1 tej ustawy i z artykułem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
Wydaje się, że jest ona przygotowana tylko dla poprawy humoru.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czy w świetle tej wypowiedzi pan poseł Wójcik podtrzymuje swoją poprawkę?

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:
Tak.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Dobrze.
Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:
Należy się zgodzić z tymi uwagami.
Ta poprawka nie tylko nie zawiera legislacyjnych konsekwencji, które należałoby przeprowadzić w całym projekcie ustawy, ale także nie zawiera wskazania skutków finansowych. Rozumiem, że przyjęcie kierunkowo takiego rozwiązania, czyli objęcie regulacją związku metropolitalnego, będzie generować skutki finansowe.
Prosilibyśmy wnioskodawców o przedstawienie, w jakiej wysokości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Sami państwo widzicie, jak sobie komplikujemy życie, ale jeśli taka jest wola posłów to czekam na redakcję tej poprawki i zaraz poddam ją pod głosowanie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chodzi o wyjaśnienie wątpliwości Biura Legislacyjnego, jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wyjaśniając wątpliwości pana mecenasa chcę powiedzieć, że ta poprawka nie będzie powodowała większych skutków finansowych, ponieważ ten obszar zmieści się w kwocie, jaka jest przewidziana w ustawie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne.

Uważamy tę poprawkę za *stricte* polityczną, niezwiązaną z celem ustawy, a tym celem jest likwidacja „białych plam” komunikacyjnych, szczególnie w Polsce prowincjonalnej. Związki metropolitalne (a w zasadzie jeden związek metropolitalny) zajmuje się transportem miejskim. Nic nie stoi oczywiście na przeszkodzie, żeby – na przykład – gmina wskazana przez pana posła Wójcika, indywidualnie lub w porozumieniu dedykowanym tej ustawie, złożyła wniosek o organizację transportu zbiorowego na swoim terenie.

Jesteśmy przeciwni jednak tej poprawce, gdyż jest ona całkowicie sprzeczna z intencją ustawy, którą proponujemy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przypomnę państwu, że pan poseł Wójcik przejmuje w tej chwili poprawkę, która polega na tym, że pkt 3 w art. 2 otrzyma brzmienie, które będzie kończyło się na nawiasie zamkniętym, a z brzmienia przedłożenia zostaną wykreślone wyrazy „z wyłączeniem związku metropolitalnego i ministra właściwego do spraw transportu”. To proponuje wykreślić pan poseł Wójcik.

Proszę, panie pośle.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, proponuję skreślić „z wyłączeniem związku metropolitalnego”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

A „ministra” zostawić?

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

„Ministra” zostawić, tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli mamy wykreślić „z wyłączeniem związku metropolitalnego”.

Panowie mecenasi chcą coś dodać?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mamy pytanie.

Rozumiem, że po zmianie brzmienie pkt 3 byłoby następujące: „organizator – organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu”?

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy wszystko jest już zrozumiałe?

Pan poseł Sowa, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Sprowokowany przez pana ministra postaram się mu jednak odpowiedzieć.

Gminy, które weszły w skład związku metropolitalnego, w liczbie 41, nie są wyłącznie gminami miejskimi. Taki był pewnie pierwotny zamysł, ale część z tych gmin to gminy wiejskie. Przystępując do związku przekazały one związkowi metropolitalnemu również realizację zadań z zakresu transportu publicznego.

W związku z powyższym, skoro przekazały, to o tym mówił pan Wójcik, że jest możliwość zastosowania interpretacji zawężającej, w wyniku której gmina wiejska, a w zasadzie kilka gmin, bo tutaj nie mówimy o finansowaniu komunikacji w ramach jednej gminy, może zostać odrzuconych tylko z tego tytułu, że są częścią związku metropolitalnego, a związek ten wykonuje takie a nie inne zadanie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez pana posła Wójcika, na poprawce widnieją już stosowne podpisy – wszyscy wiemy o co chodzi.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

5 głosów za, 11 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Poproszę o wniosek mniejszości w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, rzecz została zgłoszona jako wniosek mniejszości.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 3.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zgłaszam sprzeciw wobec przyjęcia art. 2, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 2.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chciałbym jeszcze dopytać pana ministra…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Teraz Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chcielibyśmy zwrócić uwagę, że skreślenie art. 2 jest poprawką i w takiej formie powinno zostać wniesione.

Jeżeli ktoś zgłasza sprzeciw wobec propozycji przyjęcia artykułu to prosilibyśmy o zrobienie tego w formie poprawki, bo tak naprawdę chodzi tutaj o skreślenie artykułu a więc mamy poprawkę do projektu ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, w takim razie, cóż…

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

To jakaś nowa interpretacja… nie wiem, czy to takie wytyczne odnośnie tylko tej ustawy? Trzy lata już funkcjonujemy i szczerze mówiąc… to zupełnie nowe problemy. W sumie to chyba jednak dobrze,,cały czas się uczymy i myślę, że te kruczki przydadzą się nam w przyszłości.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli to jednak chciałbym dopytać pana ministra o pewną kwestię. Pytanie jest poważne i dotyczy podmiotowego wyłączenia czyli związku metropolitalnego, który organizuje przewozy również na terenach wiejskich, nie tylko w miastach.

Rozumiem, dlaczego państwo wyłączacie transport miejski, mogę się z tym nie zgadzać, ale rozumiem. Została podjęta taka decyzja. Jednak wyłączenie podmiotowe, które państwo zaproponowaliście, czyli wyłączenie związku metropolitalnego spowoduje, że część obszarów, na których chcecie organizować przewozy pozostanie bez możliwości finansowania, bo organizatorem na tamtym terenie jest związek.

W mojej ocenie, wyłączenie podmiotowe przekracza zdrowy rozsądek regulacji ustawowej. Rozumiem, oczywiście, to, co mówił pan minister, że gmina może wystąpić z wnioskiem i wtedy to zostanie zorganizowane, ale przecież wydaje się logiczne, że skoro gmina przekazała kompetencje do związku to w jej imieniu kwestie transportowe może rozwiązywać związek, także te, które wiążą się z wykorzystaniem środków z planowanego funduszu. Mam na myśli, oczywiście, związek metropolitalny.

Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie: skąd się wzięło to wyłączenie podmiotowe, skoro chyba to nie do końca dobrze zadziała, tym bardziej, że w art. 1 mamy dokonane wyłączenie przedmiotowe, czyli komunikację miejską?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, mamy do czynienia z taką sytuacją, że poprawka nie uzyskała większości. Został następnie zgłoszony sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 2 i wobec tego proszę zmaterializować na piśmie ten sprzeciw.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A ja może w międzyczasie odpowiem na zadane pytanie, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie pośle, nie ma takiego zagrożenia, o którym pan mówił.

Jeżeli gmina wiejska ze związku, o którym mówimy, zdecyduje się na złożenie wniosku do funduszu przewozów autobusowych, to będzie musiała wyznaczyć linie użyteczności publicznej, które będą funkcjonowały na bazie tej ustawy i zostaną one wyłączone z funkcjonowania związku metropolitalnego.

Będzie więc możliwość, aby gminy wiejskie z tego związku, czy to indywidualnie, czy łącząc się w sposób dedykowany pod tą ustawę mogły sięgać po środki, które są przypisane w tej ustawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Sowa, proszę uprzejmie.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Mam pytanie do Biura Legislacyjnego.

Wydaje mi się, że faktycznie przynależność do związku metropolitalnego jest dobrowolna, ale związek metropolitalny, na mocy ustawy, ma określone zadania. Jeśli gmina przystępuje do związku metropolitalnego i projekt rozporządzenia tworzy wojewoda, minister (a chyba zatwierdza Rada Ministrów) to, czy to nie oznacza, że jednoznacznie

dana gmina przestaje realizować zadanie w zakresie transportu publicznego, bo niejako siłą rzeczy zostało ono przekazane do związku metropolitalnego?

Proszę legislatorów o wyjaśnienie tej kwestii.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mówiąc wprost: ten problem nie jest prosty. Żeby właściwie odpowiedzieć na to pytanie, należałoby wcześniej przeanalizować co najmniej kilka aktów prawnych. Analizując projekt tej ustawy, znajdujemy w nim definicję organizatora i art. 6 oraz kolejne, które mówią o dofinansowaniu zadań własnych organizatorów. Jeżeli związek metropolitalny jest wyłączony z tego zakresu podmiotowego to wówczas podmioty uczestniczące w tym związku metropolitalnym wydają się być wykluczone z tego projektu, ale jak zaznaczyłem, jest to tylko analiza tego projektu. Żeby odpowiedzieć na postawione pytanie w sposób wiążący i kompletny, trzeba byłoby przeanalizować także ustawę o związku metropolitalnym i ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

Realizacja tego zadania *ad hoc*, w tym momencie, nie jest możliwa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan Marek Wójcik, bardzo proszę.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze, szanowni państwo, chcę państwu pomóc.

Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym, w art. 7 ust. 1 pkt 4 mamy lokalny transport zbiorowy. Zgodnie z tą samą ustawą, w momencie kiedy jednostka samorządu terytorialnego przystępuje do związku komunalnego i decyduje się na przekazanie zdania temu związkowi, traci dotychczasowy przymiot decydowania o realizacji tego zadania.

Krótko mówiąc, jak coś przekazuje do związku, to traci możliwość samodzielnej realizacji tych zadań. Tym bardziej to działa, jeśli chodzi o związek metropolitalny. Ustawa o związku metropolitalnym w rozdziale III w art. 12 stanowi: „związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego itd.”. To jednoznacznie oznacza, że gminy wchodzące w skład związku metropolitalnego – wbrew temu. co mówił pan minister, pozbawione są przymiotu samodzielnego realizowania porozumienia dotyczącego transportu zbiorowego, na przykład z gminą nienależącą do związku metropolitalnego.

Reasumując, jeżeli państwo przyjmiecie przepis w dotychczasowym brzmieniu, żadna z gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego nie będzie mogła korzystać ze środków funduszu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Wójcik, proszę bardzo.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję.

Ponieważ poprawka nie przeszła, został zgłoszony mój wniosek mniejszości i naprawdę chciałbym zaapelować do ministerstwa o refleksję w tym zakresie. Mówimy o związku metropolitalnym, na razie jedynym w Polsce, ale składającym się z 41 gmin, w większości to nie są miasta na prawach powiatu tylko mniejsze gminy, a w sumie. na tamtym terenie zamieszkuje 2,3 mln ludzi.

Dlatego naprawdę proszę o refleksję, czy pewną nadgorliwością przypadkiem nie pozbawiacie państwo tych ludzi możliwości skorzystania z rozwiązań przewidzianych przez tę ustawę.

Ja nie kwestionuję tego, że rozwiązanie jest korzystne, a ustawa potrzebna, natomiast zależy mi na tym, aby nie doprowadzić do takiej sytuacji, że gminy tworzące związek metropolitalny, który funkcjonuje w województwie śląskim, po prostu, w wyniku pośpiechu lub jakiejś nadgorliwości zostaną przypadkiem (bynajmniej – nie w wyniku intencji ministerstwa) pozbawione możliwości skorzystania z tego wsparcia.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Szanowni państwo, został zgłoszony wniosek o wykreślenie z projektu ustawy art. 2. Poddaję ten wniosek pod glosowanie.

Kto z państwa jest za tym wnioskiem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

5 głosów za, 9 głosów przeciw, 2 głosy wstrzymujące się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, wniosek nie uzyskał wymaganej większości.

Przyjęliśmy zatem art. 2 i na tym zakończyliśmy rozpatrywania działu I.

Przystępujemy do rozpatrzenia Działu II zatytułowanego „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”.

Art. 3, czy są uwagi Biura Legislacyjnego do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Państwo posłowie?

Nie mają uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 3?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 3.

Art. 4, czy są uwagi Biura Legislacyjnego do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Państwo posłowie zgłaszają uwagi?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 4?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 4.

Art. 5 – bardzo proszę, pan przewodniczący Maciejewski.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Wychodząc naprzeciw propozycjom Związku Powiatów Polskich, chcę zaproponować poprawkę do art. 5 pkt 4.

Krótko uzasadnię.

Przepis ten wymaga co najmniej doprecyzowania, albowiem nie wskazuje on konkretnych wpływów wynikających ze wskazanych ustaw. Nie wszystkie wpływy z nich wynikające są przynależne budżetowi państwa, część stanowi dochód jednostek samorządu terytorialnego.

W związku z tym, aby uniknąć sytuacji, w której budżety jednostek samorządu terytorialnego będą bezpośrednio wspierać fundusz, należy przeformułować treść art. 5 pkt 4. Punkt ten powinien brzmieć: „wpływy uregulowane w przepisach szczególnych” i dalej wymieniamy konkretne przepisy spośród zmienianych w Dziale V projektu ustawy.

Składam tę poprawkę na piśmie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne nie posiada tej poprawki?

Proszę ją przekazać do Biura Legislacyjnego, zaraz poproszę o państwa opinię w tej materii.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Związek Powiatów Polskich przedstawił tę propozycję na piśmie, pismo związku jest w złączeniu do materiałów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest poprawka do art. 5.

Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, tak *prima facio* wydaje nam się, że wśród nowelizowanych ustaw mamy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Tymczasem Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia generalnie nie generuje wpływów. Mandaty, które zasilają budżet państwa są płacone na podstawie Kodeksu wykroczeń, przy czym chyba trudno jednak założyć, że intencją wnioskodawcy było, aby wpływy z tego tytułu zasilały fundusz, o którym mowa.

Niewątpliwie trzeba byłoby przeanalizować, czy wszystkie ustawy, które są nowelizowane tym projektem generują wpływy. Nie wiem, czy ustawa Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia generuje jakiekolwiek wpływy, bo tak jak mówię, przepisy materialne mamy w Kodeksie wykroczeń i to on generuje wpływy, natomiast ustawa trybowa, ustawa o postępowaniu, wydaje się takich wpływów nie generować i chociażby z tego względu trudno mówić o poprawności zaproponowanego rozwiązania.

Co więcej, rozumiemy, że poprawkę należałoby czytać raczej w taki sposób, cytuję: „Środki funduszu pochodzą z…” – i tutaj – „pkt 4) wpływów wynikających z…” i w tym miejscu są wymienione te wszystkie ustawy, które są w Dziale V.

Wydaje nam się, że tak powinna poprawka zostać skorygowana pod względem redakcyjnym, ale jak już powiedziałem, konieczne jest przeanalizowanie czy wszystkie przepisy tych ustaw generują wpływy.

To tak *prima facio*.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jakie jest stanowisko rządu wobec zaproponowanej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

6 głosów za, 9 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, wniosek nie uzyskał wymaganej większości – art. 5 pozostaje w dotychczasowym brzmieniu.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest jeszcze jedna poprawka, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Do art. 5?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, do art. 5 – proponuje ona skreślić pkt 1-3.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Została zgłoszona poprawka, żeby skreślić w art. 5 pkt 1-3.

Czy ta poprawka jest gotowa na piśmie?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Już ją przekazuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie pośle, rozumiem, że ta poprawka zawiera konsekwencje legislacyjne odnoszące się do nowelizacji ustawy Prawo ochrony środowiska, ustawy o biokomponentach i biopaliwach a także ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Tam należałoby bowiem dokonać stosownych korekt dotyczących nowelizowanych przepisów, które zakładają, że wpływy z tych ustaw będą zasilać fundusz.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Odpowiadając na uwagę pana mecenasa wyjaśniam, że poprawka zawiera takie przepisy.

W szczególności, rzeczywiście, nie może być zgody na to, żeby w trybie ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych dochodziło do podwyżki opłaty zastępczej o 40%. Tak jak mówiłem, ta opłata (podwyżka o 40%) z pewnością wpłynie na wyniki przedsiębiorstw energetycznych co zapewne oznacza, że znajdzie to odzwierciedlenie w cenach prądu.

Po drugie – jeżeli państwo deklarowaliście, że fundusz wynikający z pobierania nowego podatku, czyli opłaty emisyjnej, będzie skierowany na poprawę jakości powietrza oraz na sfinansowanie zakupu środków transportowych niskoemisyjnych to takich zobowiązań trzeba dotrzymywać a nie przekierowywać funduszy na zupełnie inne cele.

W związku z tym uważamy, że ten punkt należy skreślić.

Jeżeli chodzi o kwestie opłaty paliwowej to, oczywiście, również inwestycje w drogi były obiecane a środki które państwo pobieracie były w tym zawarte. Przekazywanie części tych środków, zwłaszcza w sytuacji, w której mamy drastyczny wzrost kosztów inwestycji drogowych i ministerstwo przecież boryka się z tymi problemami (a teraz chcecie państwo dodatkowo ograniczyć fundusze, które będą skierowane na inwestycje drogowe) to, szczerze mówiąc. nie wygląda to dobrze dla tych inwestycji w przyszłości. Uważamy, że ograniczenie wydatków na inwestycje infrastrukturalne jest, po prostu, niecelowe. Środki powinny się, znaleźć z innych źródeł w budżecie państwa.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki polegającej na skreśleniu z art. 5 pkt 1-3? Proszę o podniesienie ręki.

Czy pan mecenas chce coś jeszcze dodać? Nie? W takim razie kontynuujemy.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

5 głosów za, 10 głosów przeciw, 1 głos wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, poprawka nie przeszła.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 5?

Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Nie zdążyliśmy jeszcze zgłosić uwag do tego artykułu.

Jeśli chodzi o art. 5, mamy pytanie dotyczące pkt 4. Rozumiemy, że w sytuacji braku określenia procentowej ilości wpływów wynikających z poszczególnych ustaw wymienionych w tym punkcie ten przepis oznacza, że 100% wpływów z tych ustaw będzie zasilać środki funduszu, czy tak?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
O odpowiedź poproszę pana dyrektora Orzechowskiego z Departamentu Budżetu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Panie dyrektorze, proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:
W przepisach art. 5 pkt 4 zostały wykazane wpływy, które będą wynikały z poszczególnych ustaw: o transporcie drogowym, o przewozie towarów niebezpiecznych, Prawo o ruchu drogowym itd. W tych ustawach zostały wskazane określone wysokości wydatków, które będą wpływały na fundusz przewozów autobusowych, tak że w naszej ocenie te przepisy są zredagowane właściwie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czy panowie mecenasi są…

Legislator Jarosław Lichocki:
Zadowoleni.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
…zadowoleni z odpowiedzi pana dyrektora?

Dziękuję.

Z pytaniem zgłasza się jeszcze pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Dziękuję, panie przewodniczący.

Pytanie do panów ministrów właśnie w tym kontekście.

Jaki jest poziom tych środków? Jak szacuje się wysokość środków wpływających do funduszu z tych wymienionych ustaw?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
100 mln zł.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Z tych wszystkich tutaj wymienionych?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Tak.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):
Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Dziękuję.

Usłyszeliśmy, że jest to kwota 100 mln zł.

Poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):
Chciałbym prosić o doprecyzowanie.

Panie ministrze, czy te środki, owe 100 mln zł, to są te kary, które będą nakładane na przewoźników drogowych? Dobrze to rozumiem?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
To są te wpływy, które mamy widoczne w tej chwili i które są prognozowane jako te, które będą w kolejnych latach w takiej właśnie wysokości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Pan minister Adamczyk, proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:
W związku z dociekliwością kolegów parlamentarzystów, co jest zrozumiałe, pozwolę sobie przybliżyć szczegóły.

Kary pieniężne i grzywny nakładane przez inspektorów Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i wojewódzkich inspektoratów, w drodze mandatów karnych: po pierwsze – z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym; po drugie – za naruszenie przepisów o ruchu drogowym w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; po trzecie – w zakresie określonym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z wyłączeniem kar, które zasilają Krajowy Fundusz Drogowy; po czwarte – zgodnie z przepisami ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych; po piąte – zgodnie z przepisami ustawy o tachografach; po szóste – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt; po siódme – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach; po ósme – zgodnie z ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów.

Pozostałe wpływy z Inspektoratu Transportu Drogowego: zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika, opłaty za wydawanie zezwoleń ograniczonych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub osób – 80%, bo reszta trafia do Krajowego Funduszu Drogowego.

Czy są jeszcze jakieś pytania?

Dziękuję bardzo.

Wyraziłem się chyba zrozumiale, także dla pana posła przewodniczącego Żmijana.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Czy można, panie przewodniczący?

Chciałbym…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chwileczkę, przypominam, że to ja udzielam głosu, jeśli państwo pozwolicie.

Najpierw pan przewodniczący Żmijan, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo krótko.

Panie ministrze, to ważna odpowiedź i bardzo za nią dziękuję, dlatego że odsłania pan to, o czym mówiliśmy w sali plenarnej. Jednym z wpływów, podstawowych wpływów, jest część z opłaty paliwowej. Jest to ta sama opłata paliwowa, która zasila Krajowy Fundusz Drogowy a więc mamy kolejny dowód, że pomniejsza pan wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego i to jest dla nas istotne.

Dlatego właśnie pytałem, czy zakończy już pan minister realizację dwóch podstawowych programów infrastrukturalnych i dlatego pomniejsza pan im środki? Czy zrealizował pan program elektromobilności, bo zdejmuje część wpływów z opłaty emisyjnej?

Mamy do czynienia z klasyczną piramidą finansową, z tych samych środków ogłaszacie państwo finansowanie poszczególnych programów. To jest cała istota rzeczy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Rozumiem, że każdy może mieć słabszy lub lepszy dzień.

Jeżeli można, to jeszcze raz przytoczę to bardzo ważne zdanie, panie przewodniczący Żmijan. Mam nadzieję, że zrozumie pan nie tylko nasze intencje, ale także mechanizm, który będzie funkcjonował na pewno bez skutków, które pan tutaj enumeratywnie wymienił… będę mówił wolno.

Zostaną zwiększone wpływy z opłaty paliwowej poprzez zmniejszenie wpływów do budżetu państwa z tytułu podatku akcyzowego – to jest ten mechanizm, bardzo proszę go zrozumieć. Tłumaczę wprost: to jest ten mechanizm.

W związku z tym, zasilenie funduszu rozwoju przewozów autobusowych środkami z opłaty paliwowej nie spowoduje zmniejszenia wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego.

Panie przewodniczący, jeszcze raz: zwiększenie wpływów z opłaty paliwowej poprzez zmniejszenie wpływów do budżetu państwa z tytułu podatku akcyzowego. Niech się pan naprawdę nie boi, żaden z tych strachów, które pana w tym momencie prześladują, nie ziści się na pewno w tym przypadku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 5?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Czy mogę prosić o głos, panie przewodniczący?

Od dłuższego czasu podnoszę rękę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Do art. 5?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, do art. 5.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Rozumiem, że może – rzeczywiście – być tak, iż pan minister nie do końca zapoznał się z całym projektem ustawy. Rozumiemy to, bo pan minister ma niewątpliwie bardzo dużo na głowie albo słabszy dzień, jak zostało powiedziane, ale – już bez żadnych złośliwości – proszę zauważyć, że w art. 31, który jest bezpośrednio powiązany z art. 5, dochodzi do zmiany procentowej w zakresie tego, gdzie jest przekazywana opłata paliwowa.

To jest bardzo sprytnie napisane, muszę to przyznać, w taki sposób, że dla osoby, która pierwszy raz spojrzy na projekt, nie jest to łatwe do wychwycenia i może dlatego pan minister, rzeczywiście, tego nie zauważył.

Jak powiedziałem, w art. 31 dochodzi do zmiany podziału tej opłaty paliwowej i zmniejsza się zarówno procent przekazywany na Krajowy Fundusz Drogowy, jak i na Fundusz Kolejowy. Z tego zostaje wykrojone 4%, które ma iść na fundusz rozwoju przewozów autobusowych i to jest jedna rzecz.

Druga rzecz, o której już mówiłem (ale cały czas nie otrzymałem odpowiedzi) dotyczy podwyżki opłaty zamiennej o 40%. Ta podwyżka wpłynie na rachunki za prąd. Na dzisiejszym posiedzeniu są przedstawiciele strony społecznej.

Szanowni państwo, jeśli jest mowa o karach związanych z przewozami, to przecież was będzie to najbardziej dotyczyło. Jeśli funduszowi zabraknie środków to, szczerze powiedziawszy, wykorzystanie przedstawionego mechanizmu będzie bardzo proste i dlatego o tym mówimy. Tego nie można ze sobą wiązać. To powinna być przede wszystkim kwestia większych wpływów z budżetu a nie powiązanie kar, ich wysokości i tego, ile rząd zbierze z karania przewoźników z wpływami środków do funduszu. To rodzi pokusę prostego zwiększania nakładanych kar. Skutki takiego działania dotkną przede wszystkim przewoźników.

Proszę się nad tym zastanowić, czy to jest racjonalne?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan dyrektor Orzechowski, proszę uprzejmie.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Odnosząc się do opłaty paliwowej, chcę powiedzieć, że – jak wskazał pan minister – naszym celem było utrzymanie środków na inwestycje kolejowe i na inwestycje drogowe. W przepisach art. 40 wprost wskazujemy, że obniżamy stawki podatku akcyzowego, co oznacza, że środki, które miały zasilić budżet państwa nie zasilą tego budżetu. Środki te zostają natomiast skierowane, zgodnie z przepisami art. 31, na finansowanie

zwiększonych wpływów do opłaty paliwowej, która sfinansuje wydatki obecnego funduszu autobusowego.

To wszystko oznacza, że poziom wydatków na projekty drogowe i kolejowe pozostanie bez zmian. Dodatkowo udało nam się uzyskać środki na fundusz PKS.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Drodzy państwo, proponuję, abyśmy sobie to wszystko dokładnie wyjaśniali w dalszych krokach legislacyjnych. W tej chwili widzę takie zjawisko, że praktycznie rzecz biorąc trwa dyskusja. Możemy niemal dyskutować o każdym pojedynczym wyrazie, w taki lub inny sposób.

Panie mecenasie, pan się zgłaszał?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Nawiązując do wypowiedzi pana dyrektora, która odnosiła się do naszej uwagi, proponowalibyśmy, aby konsekwentnie doprecyzować także ten przepis art. 5 pkt 4, żeby nie było żadnych wątpliwości, iż jest on skorelowany z przepisami nowelizowanych ustaw. Proponujemy w związku z tym zmianę redakcyjną, która będzie prowadzić do zastąpienia wyrazu „wynikających” wyrazami: „w wysokości wynikającej”.

Dalej bez zmian.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 5?

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję ten sprzeciw pod głosowanie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Jedno zdanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie, panie pośle, idziemy dalej.

Poddaję pod głosowanie art. 5.

Kto z państwa jest za przyjęciem tego artykułu? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

11 głosów za, 6 głosów przeciw, 1 głos wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 5.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 6 – proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W zakresie art. 6 i kolejnych mamy wątpliwości dotyczące sformułowań: „dofinansowanie” i „dopłata”.

Proszę zwrócić uwagę, że w pkt 1 skrót dotyczy właściwie całości tego przepisu. Mówi się w nim o „dofinansowaniu realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, zwaną dalej »dopłatą«”.

Analiza kolejnych przepisów prowadzi do wniosku, że określenia są czasami stosowane zamiennie, raz jest to „dopłata”, raz „dofinansowanie”.

Chcemy prosić wnioskodawców o identyfikację tych miejsc, w których należałoby dokonać stosownych korekt, tak aby „dopłata” była dopłatą a „dofinansowanie” dofinansowaniem. Rozumiemy, że „dopłata” dotyczy środków przeznaczonych dla organizatora, natomiast „dofinansowanie” jest przekazywane przez dysponenta funduszu wojewodzie – tego rodzaju regulacje wynikają m.in. z art. 14.

Jak do niego przejdziemy, to spróbujemy je skorygować w drobnym zakresie, tak żeby nie było wątpliwości, iż takie rozumienie jest właściwe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wyjaśnień udzieli pan dyrektor Orzechowski.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

W art. 14 ust. 7 zostało zdefiniowane, co rozumiemy przez „dofinansowanie” – są to środki przekazane od dysponenta na poziom wojewody. Z kolei poprzez „dopłatę” rozumiemy środki przekazane na poziomie wojewody do organizatora, zostało to określone w art. 14 ust. 8.

W celu doprecyzowania i stosowania ujednoliconych pojęć w całym projekcie proponujemy dokonać zmian legislacyjnych w ramach art. 24 ust. 4, wskazując, że ustęp ten dotyczy „dopłaty” oraz w art. 28 ust. 4 poprzez wykreślenie wyrazu „dofinansowanie” i zastąpienie go wyrazem „dopłata”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne, proszę bardzo – czy to jest jasne?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak.

Rozumiemy, że konsekwencją tej uwagi byłyby korekty w art. 24 ust. 4 i w art. 28 ust. 4.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy są inne uwagi do art. 6?

Nie słyszę.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 6.

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 6.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 7 – czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 7.

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 7.

Art. 8, czy są uwagi do tego artykułu?

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Kilka rzeczy.

Biuro proponuje, aby w ust. 1 pkt 2 skreślić używany po raz pierwszy wyraz „funduszu”. Proponujemy także zmianę w ust. 2, tak aby brzmiał on następująco: „dysponent

funduszu sporządza projekt planu, o którym mowa w ust. 1". Wydaje nam się ponadto, że odwołanie w ust. 3 powinno być do ust. 1, a nie do ust. 2. Tu jest błąd, błędne odesłanie.

Mamy jeszcze pytanie do ust. 5. W tej chwili brzmi on następująco: „Zmiana planu finansowego, o którym mowa w ust. 1, wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych". Zwracamy uwagę, że w ust. 1 mówi się o „projekcie planu finansowego", a zatem, czy w ust. 5 chodzi o zmianę projektu planu finansowego, o którym mowa w ust. 1, czy o zmianę planu finansowego funduszu już uzgodnionego wcześniej?

Jeżeli o tę drugą rzecz to ust. 5 powinien brzmieć: „Zmiana planu finansowego funduszu wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych". Jeśli jednak chodzi o zmianę projektu planu finansowego to powinno być wyraźnie zaznaczone w ust. 5.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiadając od końca – chodzi o zmianę planu finansowego funduszu.

Jeśli natomiast chodzi o przestawione uwagi dotyczące ust. 1, 2 i 3, to zostają one przyjęte.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 8?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 8.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 9 – czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 9?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 9.

Tym samym przyjęliśmy cały dział II.

Przechodzimy do rozpatrzenia Działu III zatytułowanego „Dofinansowanie i dopłata ze środków Funduszu". Rozdział I dotyczy zasad udzielania dofinansowania i dopłat ze środków funduszu.

Art. 10, czy są do tego artykułu uwagi Biura Legislacyjnego?

Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Jedna drobna uwaga, panie przewodniczący.

Proponujemy wykreślenie na końcu ust. 1 wyrazów „przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych", ponieważ na podstawie art. 8 ust. 4 plan funduszu jest już uzgodniony właśnie z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, dodatkowe dookreślenie nie jest więc potrzebne.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne uwagi do tego artykułu?

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Chciałem zwrócić uwagę, że pan minister stwierdził, iż ta ustawa jest, przede wszystkim, dedykowana dla obszarów speryferyzowanych, inaczej mówiąc – chodzi o obszary,

na których występuje duży współczynnik wykluczenia komunikacyjnego. W kryteriach, o których mowa w art. 10 ust. 2, bynajmniej tego nie widać.

Proponuję, aby w tym miejscu uwzględnić bardzo ważne kryterium a mianowicie kryterium średniej wielkości jednostek osadniczych na obszarach wiejskich, dlatego że problem się pogłębia tym bardziej, im mniejsze są jednostki osadnicze, inaczej mówiąc – im bardziej jest rozproszona sieć osadnicza. Wtedy, zgodnie z tym kryterium, przydział środków byłby tym większy, im mniejsze byłyby średnie jednostki osadnicze.

Generalnie powiem w ten sposób, że również dwie pierwsze kategorie wymienione w ust. 2, tzn. powierzchnia województwa i liczba mieszkańców województwa, można zamienić na jeden współczynnik średniej gęstości zaludnienia. Poza tym państwo – krótko mówiąc – liczycie tutaj metropolie, miasta wojewódzkie i jest to zupełnie bez sensu, bo należałoby w zasadzie z tych kryteriów wyłączyć miasta, w których mamy komunikację miejską. Dopiero wtedy mielibyśmy jakieś sensowne kryteria. Te zaproponowane w projekcie, niestety, sensowne nie są.

Nie chcąc zbyt głęboko ingerować w dwie pierwsze propozycje i wprowadzać średnią gęstość zaludnienia na terenie województwa, proponuję poprawkę, która mówi, że uwzględnia się także średnią wielkość jednostek osadniczych na obszarach wiejskich województwa i jest to pkt 4 w ust. 2.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Jakie jest stanowisko rządu wobec propozycji pana posła?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Art. 10 ust. 2 jasno precyzuje, że to Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków funduszu, mając na uwadze wymienione niżej kryteria. Zwracam uwagę, że wojewodowie będą mogli dookreślić w naborze i uszczegółowić kwestie związane z wydatkowaniem środków dla poszczególnych organizatorów, którzy będą prowadzili transport chociażby w takich terenach, o których mówił pan poseł.

Dlatego negatywnie opiniujemy tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze pan poseł?

Proszę bardzo.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Dawno nie było tak bełkotliwego tłumaczenia.

No tak, panie ministrze, chce pan porównywać województwo podlaskie, gdzie średnia wielkość sołectwa jest mniejsza niż 150 osób z województwem podkarpackim, gdzie ta średnia wynosi 900 osób – to są kompletnie inne obszary pod względem wielkości jednostek osadniczych i mają zupełnie różne problemy. W województwie mazowieckim średnia wielkość sołectw wynosi 200 osób, mamy tutaj kolonie w rozproszonej zabudowie.

Czym innym jest organizować transport tam, gdzie jak w Małopolsce miejscowości liczą po 1000, 1500 lub nawet 2000 mieszkańców, a czym innym organizować transport publiczny w jednostkach, gdzie co chwilę mamy jakąś małą kolonię i stu, góra stu kilkudziesięciu mieszkańców w rozproszonej zabudowie.

Stąd wzięła się propozycja poprawki, która przecież wychodzi naprzeciw waszym zamierzeniom. Wy chcecie przecież określić koperty regionalne w sensowny sposób. Tam gdzie jest większy problem, trzeba dać więcej pieniędzy – ja wychodzę tylko tej propozycji naprzeciw i nie rozumiem tego uporu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bardzo dziękuję panu posłowi za pomoc, ale mieliście państwo naprawdę wystarczająco dużo czasu, żeby realizować swoje świetne pomysły.

Naprawdę panie pośle, bardzo serdecznie dziękuję za pana pomoc.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję pod głosowanie poprawkę dotycząca art. 10 ust. 2,chodzi o dodanie pkt 4 w brzmieniu: „średnią wielkość jednostek osadniczych na obszarach wiejskich województwa".

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

8 głosów za, 11 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Proszę to potraktować jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, zgłoszono wniosek mniejszości.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 10?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 10.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 11, czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy ktoś z państwa posłów ma uwagi?

Nie ma uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 11.

Przechodzimy do art. 12 – proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chcielibyśmy zwrócić uwagę, że w tej ustawie jest mowa o różnych wnioskach i w związku z tym proponujemy, aby w art. 12 ust. 3 wyraźnie dookreślić, że chodzi o wniosek o zawarcie umowy o dopłatę, aby nie było wątpliwości, o jaki wniosek chodzi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Stanowisko strony rządowej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rząd zgadza się na przedstawioną sugestię, dlatego teraz zapytam, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 12 wraz z uwagą Biura Legislacyjnego?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 12.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 13, czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Legislator Jarosław Lichocki:

Bez uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bez uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie zgłoszono uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 13?

Zgłasza się pan z Klubu Jagiellońskiego, proszę bardzo.

Ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego Bartosz Jakubowski:

Chciałbym w tym miejscu zgłosić to, o czym mówiłem wcześniej.

W art. 13 ust. 3 pkt 2 jest mowa o zawarciu umowy o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i, moim zdaniem, brakuje w tym miejscu tego, o czym wspominałem, tzn. zakładów budżetowych, z którymi nie zawiera się umowy, ponieważ są one operatorami z mocy ustawy. Dlatego ich tutaj nie ma.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jakie jest stanowisko rządu w tej materii?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To jest kwestia, o której rozmawialiśmy i którą już wyjaśnialiśmy.

Jednostki, które funkcjonują na takiej zasadzie, prowadzą transport miejski i…

Ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego Bartosz Jakubowski:

To jest nieprawda.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

…i funkcjonują na zlecenie jako jednostki budżetowe samorządów funkcjonujących w miastach.

Ekspert ds. transportu w Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego Bartosz Jakubowski:

Panie wiceministrze, ale Zakład Transportu Powiatowego w Lipnie i Człuchowie…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę pana, bardzo przepraszam, ale na razie nie udzieliłem panu głosu a to ja udzielam tu głosu.

Znamy stanowisko rządu, jest negatywne.

W zasadzie nie ma poprawki, bo nie została sformułowana na piśmie i dlatego zadaję pytanie, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 13?

Poseł Sowa, proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Szczerze mówiąc, poraża mnie chyba jednak pewna niekompetencja pana wiceministra.

Chcę państwu powiedzieć, że gmina może zawierać porozumienia w ramach realizacji zadań – jedna gmina z drugą, trzecią i piątą może zawrzeć porozumienie i zlecić swojemu zakładowi budżetowemu realizację danej usługi. Jeżeli nie uwzględnimy tego elementu, o którym mówił pan z Klubu Jagiellońskiego, będziemy to oznaczało, że gmina nie będzie mogła zawrzeć porozumienia i zrealizować usługi za pośrednictwem zakładu budżetowego.

Bądźcie państwo trochę otwarci i patrzcie, jakie są rzeczywiste uwarunkowania. Po to przecież każda gmina się organizuje, żeby funkcjonować możliwie jak najbardziej efektywnie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy zostanie zredagowana ta poprawka?

Dobrze, zaczekamy.

Udzielam panu głosu, proszę się przedstawić.

Członek zarządu Centrum Zrównoważonego Transportu Stanisław Biega:

Stanisław Biega, Centrum Zrównoważonego Transportu.

Chciałbym zwrócić uwagę, bo wiem, że wcześniej pojawiały się bardzo wysokie kwoty proponowanych dopłat do kilometra na poziomie 2-3 zł – w ustawie, w okresie przejściowym, jest przewidziana złotówka, a później 80 gr do kilometra. Zwracam uwagę, iż przyjmując, że to jest złotówka a później 80 gr, mamy miliard wozokilometrów w sytuacji, gdy w ruchu komercyjnym i ruchu międzywojewódzkim, który się nie kwalifikuje do dopłaty, jest wykonywanych w Polsce ok. 150-200 mln wozokilometrów. Oznacza to, że – aby te środki w ogóle mogły być wykorzystane na realizację przewozów, nawet gdyby przez cały czas działania funduszu była to kwota maksymalna, tzn. 1,5 zł na wozokilometr – wyjdzie nam, że minimalnie dopłacamy do 530 mln wozokilometrów. To jest bardzo

dużo, zważywszy na to, że w tej chwili przewozów, które teoretycznie kwalifikują się pod tę ustawę, jest w kraju ok. 300 mln kilometrów, 200 mln kilometrów to przewozy, które z zasady nie podlegają jakimkolwiek dopłatom i nie kwalifikują się do przewozów użyteczności publicznej.

A zatem w tym momencie, nawet jak przyjmiemy stawkę 1,5 zł za wozokilometr, będziemy mieli w ramach realizacji wydatków z funduszu możliwość zwiększenia przewozów, przy wykorzystaniu 100% funduszu, z 300 mln do 530 mln wozokilometrów, jest to praktycznie zwiększenie przewozów o jakieś 70-80%.

Zwracam na to uwagę.

A jeśli dodamy do tego jeszcze dopłaty do ulg ustawowych, które są przecież realizowane, bo są to pieniądze przekazywane przez wojewodów marszałkom, to mamy taką sytuację, że tak naprawdę 1,5 zł plus kolejne złotówka z ulg ustawowych daje już dopłatę na poziomie prawie 3 zł, a więc mamy możliwość – przy przyjęciu tej niedużej poprawki – aby doprowadzić do tego, że w ramach tego funduszu będzie można realizować przewozy na bardzo wysokim poziomie, jeśli chodzi o ruch regionalny. Przy zakupie nowego taboru może to być nawet niecałe 4 zł za wozokilometr.

W toku konsultacji społecznych taka poprawka nie została zgłoszona, ale zwracam państwa uwagę, że dla skuteczności tej ustawy warto byłoby się jednak nad nią pochylić.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Cały czas czekam na poprawkę w formie pisemnej.

Proszę, panie pośle.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Zaraz przekażę tę poprawkę, panie przewodniczący, dotyczy ona art. 13 ust. 3 pkt 2 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2.

Jej treść jest następująca: „zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub wykonywanie publicznego transportu zbiorowego poprzez samorządowy zakład budżetowy”. Obecnie pkt 2 w art. 13 ust. 3 brzmi następująco: „zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę przekazać poprawkę do Biura Legislacyjnego w celu dokonania oceny jej poprawności pod względem formalnym.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Przekazaliśmy poprawkę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na tę chwilę jest negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rząd ma do poprawki stanowisko negatywne.

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

6 głosów za, 10 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony wniosek mniejszości.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 13?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 13.

Przystępujemy do rozpatrzenia rozdziału II „Zasady przekazywania dopłaty". Art. 14, czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do tego artykułu?

Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Zgłaszamy jedną wątpliwość, panie przewodniczący.

W art. 14 ust. 1 mówi się o terminach wynikających z umowy o dopłatę, natomiast w ust. 5 mówimy o terminie wyznaczonym przez wojewodę, w takim razie – o jakich terminach jest mowa?

Przepraszam, ale nie rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

O wyjaśnienie poproszę dyrektora Orzechowskiego.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

W art. 14 ust. 1 chodzi o termin składania wniosków o dopłatę, wynika on z zawartych umów. Organizator będzie występował do wojewody w różnych terminach, w zależności od ostatecznego kształtu podpisanych umów.

W ust. 5 jest z kolei mowa o tym, że wniosek o dopłatę nieprzekazany w terminie nie podlega rozpatrzeniu, to jest tylko jeden termin.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że wszystko jest jasne?

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 14?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłoszono pytanie, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Moje pytanie dotyczy art. 14 ust. 9, jest w nim mowa o tym, że dofinansowanie musi zostać przekazane do 31 grudnia.

Chciałbym zapytać o sytuację, która może mieć miejsce a mianowicie o brak środków budżetowych na sfinansowanie tego zadania. Wstrzymanie wypłat przez ministra finansów realizacji tego typu płatności jest przewidziane, jest taka możliwość w ustawie o świadczeniu 500+. Co się dzieje w takiej sytuacji, jeżeli dotacje nie zostaną przekazane do 31 grudnia?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan dyrektor Orzechowski.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Plan finansowy funduszu jest planem rocznym i w związku z tym, po 31 grudnia środki, które były zarezerwowane w danym roku, przechodzą na rok następny. Oznacza to, że będziemy mogli je przekazać i zapłacić za nasze zobowiązania z ubiegłego roku w ramach nowego planu finansowego, tak że te zobowiązania zostaną pokryte z kolejnego planu finansowego dysponenta funduszu, czyli środki zostaną wypłacone i przekazane do wojewody i organizatora.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś inne uwagi do art. 14?
Nie słyszę uwag.
Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 14?
Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 14.
Przystępujemy do rozpatrzenia art. 15, czy są uwagi do tego artykułu?
Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 15.
Szanowni państwo, bardzo przepraszam, ale nie wiem, jak wygląda w tej chwili sytuacja na sali plenarnej. Z tego, co mi wiadomo, o godzinie 17.00 miało się odbyć głosowanie, czy są już w tej sprawie jakieś sygnały?
Dostaję informację, że jeszcze trwa debata.
Mamy bezpośredni nasłuch, będziemy mieli czas na dojście do sali plenarnej.
Proponuję w tej sytuacji, abyśmy kontynuowali rozpatrywanie projektu ustawy.
Przechodzimy do rozpatrzenia rozdziału III „Zasady wypłaty niewykorzystanych środków funduszu". Art. 16 – Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:
Dziękuję, panie przewodniczący.
Mamy pytanie do art. 16 ust. 6. Została w nim zastosowana konstrukcja, z której wynika, że do wniosków z ust. 3 i 5 będą odpowiednio stosowane przepisy, które mówią o tym, że wniosek nie podlega rozpatrzeniu albo po upływie terminu wynikającego z umowy, albo po upływie terminu wyznaczonego przez wojewodę.
Wydaje się, że celowym byłoby tutaj wskazanie, że odpowiednio te przepisy będą stosowane, bo rozumiemy, że do ust. 3 będzie stosowany pkt 1 z ust. 5, a do ust. 5 – pkt 2.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Jakie jest stanowisko strony rządowej?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Wyrażamy zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Nie jest potrzebne wyjaśnienie pana dyrektora, pan minister od razu stwierdził, że strona rządowa wyraża aprobatę dla tego pomysłu.
Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 16?
Nie ma sprzeciwu, bardzo dziękuję. Przyjęliśmy art. 16.
W tej chwili przystępujemy do rozpatrzenia rozdziału IV „Zasady zwrotu dopłaty".
Art. 17, czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi?
Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:
Pytanie do wnioskodawców w zakresie ust. 1.
Mamy tutaj normę, która wskazuje, że odsetki w przypadku zaległości podatkowych należy naliczać od dnia stwierdzenia okoliczności, o których mowa w pkt 1-3. Rozumiemy, że chodzi o dzień, w którym stwierdzono, że dopłata była niewykorzystana zgodnie z przeznaczeniem, nienależnie pobrana albo pobrana w nadmiernej wysokości.
Proszę jednak zwrócić uwagę na ust. 6 pkt 1, który mówi, że odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia przekazania dopłaty a nie od stwierdzenia okoliczności, na przykład wykorzystania niezgodnie z przeznaczeniem. Jaka jest relacja tych przepisów?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Strona rządowa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Wyjaśnień udzieli pan dyrektor Orzechowski.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

W przepisach art. 17 zostały wykazane sytuacje, kiedy dopłata podlega zwrotowi. W przepisie ust. 1 termin 15 dni odnosi się do kwoty podlegającej zwrotowi od dnia stwierdzenia, ale nie wskazuje daty naliczania odsetek. Z kolei w ust. 6 wskazujemy, że odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia przekazania dopłaty lub stwierdzenia nienależnego pobrania.

Wobec powyższego, w naszej ocenie te przepisy są właściwe skonstruowane.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy wszystko zostało wyjaśnione?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 17?

Nie ma sprzeciwu. Przyjęliśmy art. 17.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 18 w rozdziale V zatytułowanym „Kontrola i sprawozdawczość”. Czy są jakieś uwagi do art. 18? Czy Biuro Legislacyjne ma pytania? Czy posłowie mają uwagi?

Brak uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 18?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 18.

Art. 19… Biuro Legislacyjne nie ma uwag. Państwo posłowie także nie mają uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 19?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 19.

Art. 20 – czy są uwagi Biura Legislacyjnego do art. 20?

Brak uwag.

Czy są uwagi ze strony posłów?

Brak uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 20?

Nie słyszę sprzeciwu, przyjęliśmy art. 20.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie działu III, przystępujemy do rozpatrzenia Działu IV „Przepisy epizodyczne”.

Art. 21 – bardzo proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Proponujemy żeby wyrazy „art. 11 w rozdziale 1, rozdziałów 2, 4 i 5 działu III” zastąpić wyrazami „art. 11 działu III rozdziałów 2, 4 i 5”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wyrażamy zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne uwagi do art. 21?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 21?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 21.

Art. 22 – pan poseł Sowa, proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Chciałbym zgłosić poprawkę do art. 22, polega ona na skreśleniu art. 22.

Wydaje mi się, że ten zapis, który określa, że dopłacie ze środków funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące, jest bezzasadny. Wiem, że będzie to rodziło kolejne poprawki w kolejnych artykułach, bo tam są podobne zapisy.

W związku z tym, w trakcie dalszych prac nad projektem będę zgłaszał kolejne poprawki.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłaszał się jeszcze pan poseł Suchoń, tak?

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, panie przewodniczący, ale moja poprawka jest tożsama z poprawką posła Sowy, w tej sytuacji nie będę jej zgłaszał ponownie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem.

Mamy jeszcze jedną poprawkę do art. 22, przewiduje ona oznaczenie dotychczasowej treści jako ust. 1 i dodanie ust. 2 w następującym brzmieniu: „Zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w ust. 1, wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego właściwego organizatora".

Poproszę stronę rządowa o dwa zdania na temat tej poprawki tytułem uzasadnienia.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Najpierw odniosę się do pierwszych dwóch poprawek zgłoszonych przez panów posłów Suchonia i Sowę – nasze stanowisko wobec tych poprawek jest negatywne.

Jeśli chodzi o poprawkę przedstawioną przez pana przewodniczącego Rzońcę to stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czekam jeszcze na poprawkę na piśmie pan posła Sowy… już jest. To jest taka sama poprawka jak pana posła Suchonia.

Zgłasza się jeszcze pani poseł Błeńska, bardzo proszę.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Szanowni państwo, mam poprawkę do treści art. 22, gdyż wydaje się, że wyklucza on w swojej istocie zakłady budżetowe, które *de facto* nie zawierają umów. Mowa jest wyłącznie o tym, że dopłaty będą w sytuacji, kiedy mamy do czynienia z nową umową zawartą na nową linię. Wydaje się, że w takiej sytuacji wszystkie zakłady budżetowe, które są narzędziami samorządów, zostały w ten sposób wykluczone z dopłat.

Czy ja dobrze rozumiem ten przepis?

Jeżeli tak, jeżeli mi to państwo potwierdzicie, to wtedy miałabym poprawkę do art. 22.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poproszę stronę rządową o odpowiedź na to pytanie.

W międzyczasie zostały złożone poprawki przez pana posła Suchonia do art. 22.

Proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Wydaje mi się, że pytanie pani poseł dotyczy art. 23 a teraz rozpatrujemy art. 22.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, rozpatrujemy art. 22.

Pan Marek Wójcik, bardzo proszę.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, chciałbym odnieść się do propozycji poprawki, która uzupełnia art. 22 o ust. 2.

Ta poprawka idzie całkowicie w poprzek, jeśli chodzi o ustrój jednostek samorządu terytorialnego. Obarczanie organu stanowiącego, przyjmowaniem uchwał dotyczących umów o prowadzenie jakiejś linii jest, po pierwsze, pogwałceniem zasady, że tego typu czynności wykonawcze realizuje organ wykonawczy, a po drugie, *de facto*, oznacza destabilizację organów stanowiących.

Wyobraźcie sobie, szanowni państwo, jak będą teraz wyglądały posiedzenia organów stanowiących gmin, powiatów czy województw, które na jednej sesji będą decydowały o kilkudziesięciu umowach. To jest niemożliwe, wystarczy bowiem jakaś drobna korekta w umowie i musi ona wracać na posiedzenie rady gminy, powiatu czy sejmiku województwa.

Kluczowa w tym przypadku jest prośba do państwa, abyście jednak zrezygnowali z tego przepisu.

Powtarzam raz jeszcze: z punktu widzenia ustroju jednostek samorządu terytorialnego jest to nieracjonalne, sprawa leży przecież w gestii organu wykonawczego a nie stanowiącego. Nie ma sensu angażować w to organu stanowiącego. Poprawka dotycząca wprowadzenia ust. 2 jest, moim zdaniem, całkowicie niepotrzebna, art. 22 powinien pozostać w dotychczasowym brzmieniu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam pytanie odnośnie poprawek do art. 22, najdalej idące są te, które przewidują jego skreślenie…

Jeszcze Biuro Legislacyjne?

Proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Jeśli chodzi o poprawkę wprowadzającą ust. 2 i dotyczącą organów stanowiących właściwych organizatorów to pragniemy zwrócić uwagę na przepis art. 36 ust. 6, który stanowi, że rozpatrywanie ustaw, których przyjęcie może spowodować zmianę w funkcjonowaniu samorządu terytorialnego, obejmuje zasięgnięcie opinii organizacji samorządowych tworzących stronę samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Do tej poprawki byłaby więc wymagana opinia tej strony samorządowej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chodzi o poprawkę wprowadzającą ust. 2, zgadza się?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, w tej chwili poddam kolejno pod głosowanie zgłoszone poprawki.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Przepraszam bardzo, ale ja *de facto* nie uzyskałam odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale pani pytanie, pani poseł, dotyczyło art. 23.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Nie, panie przewodniczący, nie zgadzam się z tą opinią, bowiem już w art. 22 mowa jest o umowach. Biuro Legislacyjne chyba się z tym zgodzi, że już w art. 22 jest mowa o umowach i to jest powtórzone w art. 23.

Tak więc, moje pytanie jest chyba jak najbardziej zasadne przy okazji rozpatrywania art. 22.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, na tę chwilę wykluczamy samorządowe jednostki budżetowe.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Szczerbaciuk, proszę uprzejmie.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Panie przewodniczący, przed głosowaniem mam takie podstawowe pytanie: o jakiej linii komunikacyjnej my mówimy? Czy intencją jest relacja, czy linia komunikacyjna? Możemy mieć bowiem taką sytuację, że między miejscowością A i B funkcjonuje 7 przewoźników, a więc mamy 7 linii komunikacyjnych – w myśl ustawy o publicznym transporcie drogowym.

I teraz co? Jeden przewoźnik nie może dostać, bo nie minęły 3 miesiące a drugi zlikwidował wcześniej i może dostać?

O to mi chodzi, dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest stanowisko rządu do tego pytania?

Jeśli nie ma to, szanowni państwo, mamy zgłoszone trzy poprawki. Strona rządowa popiera poprawkę polegającą na dodaniu ust. 2, czy dobrze rozumiem? Strona rządowa podtrzymuje swoje wcześniejsze stanowisko w tej sprawie, czyli poparcie dla poprawki polegającej na dodaniu w art. 22 ust. 2?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, podtrzymujemy nasze stanowisko.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Jest jeszcze moja poprawka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę ją najpierw przekazać do Biura Legislacyjnego celem sprawdzenia poprawności formalnej. Poczekamy chwilę na analizę poprawki pani Błeńskiej przez Biuro Legislacyjne.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Czy można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Chciałbym w międzyczasie poprosić pana ministra o wyjaśnienie, tak abym mógł przekazać jednostkom samorządu terytorialnego informację: dlaczego resort wyklucza zakłady budżetowe z możliwości realizacji tych zadań?

Zupełnie tego nie rozumiemy. W niektórych przypadkach będzie to dla nas jedyna forma organizacyjno-prawna, która pozwoli nam na sprawną realizację tego zadania. Jakie jest merytoryczne uzasadnienie, żeby eliminować zakłady budżetowe z możliwości realizacji tego zadania?

Bardzo serdecznie proszę o uzasadnienie, a przede wszystkim, proszę o zmianę tej decyzji, bo to jest…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, dzisiejsze posiedzenie nie jest ostatnim krokiem legislacyjnym w pracach nad tą ustawą. Dajmy sobie szansę, w kolejnym kroku może pojawić się pomysł rozwiązania uznającego słuszność stanowiska przedstawiciela strony samorządowej.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Z ogromną nadzieją na to czekamy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na razie powracamy do rozpatrywania poprawek.

Czy poprawka pani poseł Błeńskiej jest poprawna pod względem legislacyjnym?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, tylko że ja jej nie posiadam i nie wiem, na czym ona polega… już mam.

Przystępujemy do rozpatrzenia poprawek – przypominam, że jesteśmy w trakcie rozpatrywania art. 22.

Poddaję pod głosowanie poprawkę pana posła Suchonia polegającą na skreśleniu art. 22.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

5 głosów za, 11 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Podobnie brzmi poprawka pana posła Marka Sowy, chodzi o skreślenie art. 22.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, poprosimy o potraktowanie jednej i drugiej poprawki jako wniosków mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Obydwie poprawki?

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Może być wspólnie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, jeden wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, jeden wspólny wniosek mniejszości.

Poddaję pod głosowanie poprawkę pani poseł Błeńskiej, proszę odczytać treść poprawki.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Proponowane brzmienie art. 22 byłoby następujące: „Dopłacie ze środków funduszu podlegają linie komunikacyjne, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy lub które zostały uruchomione po dniu wejścia w życie ustawy w ramach dotychczasowych umów z operatorami oraz uruchomione przez operatorów działających w formie samorządowych zakładów budżetowych po dniu wejścia w życie ustawy oraz linii komunikacyjnych, na których uruchomiono nowe połączenia komunikacyjne po dniu wejścia w życie ustawy".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne twierdzi, że poprawka jest…

Legislator Mariusz Przerwa:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro nie ma uwag.

Jakie jest stanowisko strony rządowej?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na tę chwilę negatywne.

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:
6 głosów za, 11 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):
Zgłaszam to jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Został zgłoszony wniosek mniejszości.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 22 w zaproponowanym brzmieniu?

Poseł Mirosław Suchoń (N):
Jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Został zgłoszony sprzeciw, poddaję go pod głosowanie.

Legislator Mariusz Przerwa:
A poprawka, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Która?

Legislator Mariusz Przerwa:
Pozytywnie zaopiniowana przez stronę rządową.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Rzeczywiście, najmocniej przepraszam – poprawka polega na dodaniu w art. 22 ust. 2.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:
12 głosów za, 4 głosy przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Stwierdzam, że poprawka uzyskała wymaganą większość głosów.

Wcześniej został zgłoszony sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 22, poddam artykuł pod głosowanie.

Kto jest za przyjęciem art. 22 wraz z poprawką dodającą ust. 2? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:
12 głosów za, 3 głosy przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 22 wraz z poprawką.

Ogłaszam przerwę w posiedzeniu na czas głosowania na sali plenarnej. Po głosowaniu wracamy do tej sali.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Wznawiam obrady.

Kontynuujemy procedowanie nad projektem ustawy z druku nr 3411.

Przed przerwą przyjęliśmy art. 22, przystępujemy do rozpatrzenia art. 23. Czy do tego artykułu nasi mecenasi mają uwagi?

Proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W art. 23, poza kwestią wniosku mniejszości, o którym pewnie za chwilę będzie mowa, bo dotyczy on ust. 2 pkt 2 i sprawy dotyczącej zakładu budżetowego, proponujemy, aby w ust. 1 skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 2”. To jest uwaga natury czysto redakcyjnej.

Poza tym przerwa w posiedzeniu posłużyła nam do poczynienia pewnych ustaleń w zakresie zakładu budżetowego i wydaje się, że problem nie jest tam aż tak duży, jak podnosiliśmy to w pierwszej części obrad.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne proponuje wykreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 2”. Rozumiem, że strona rządowa to akceptuje?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Akceptuje, wyraża zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Panie przewodniczący, w kontekście tego, o czym mówił pan mecenas, tzn. że została wyjaśniona kwestia zakładu budżetowego i okazuje się, że zakłady budżetowe nie są wykluczone, mogą realizować przewozy, chciałbym wycofać poprawkę, którą zgłosiłem wcześniej a następnie zgłosiłem ją jako wniosek mniejszości, bodaj do art. 13 i chyba jeszcze jednego.

Proszę o jej wykreślenie i potraktowanie jako niebyłej w tej sytuacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Błeńska.

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Wnoszę analogicznie, w stosunku do swojej poprawki i wniosku mniejszości, jak pan poseł Sowa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że nie ma tych dwóch poprawek, one zostały wycofane.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Zgłosiłem je w związku z toczącą się dyskusją. Gdyby od razu w dyskusji zostało wyjaśnione, że zakłady nie są wykluczone to byśmy tych poprawek, po prostu, nie zgłaszali.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wnioski mniejszości też są w tym przypadku nieaktualne, zgadza się?

Poseł Magdalena Błeńska (niez.):

Zostały wycofane.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 23 po wykreśleniu wyrazów „z zastrzeżeniem ust. 2”?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 23.

Art. 24 – pan przewodniczący Maciejewski, proszę bardzo.

Poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję.

W nawiązaniu do propozycji Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji chciałbym zgłosić poprawkę do art. 24.

Branża proponuje rezygnację ze wszystkich zapisów art. 24 z uwagi na czas obowiązywania tych przepisów. Przepis tego artykułu ma dotyczyć wyłącznie ograniczonego czasu kończącego się w dniu 31 grudnia 2021 r.

W związku z powyższym, uważamy te wszelkie zapisy za utrudniające zawarcie umowy o dopłatę oraz nakładające na wojewodów niepotrzebne i niewspółmierne obciążenia, albowiem w chwili obecnej, według informacji posiadanych przez nas, roczny przebieg w autobusowej komunikacji regularnej realizowany przez wszystkich przedsiębiorców, na wszystkich liniach, nie przekracza 550 mln kilometrów.

Na piśmie załączam stosowną poprawkę przewidującą skreślenie w całości art. 24.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, w związku ze zgłoszoną poprawką, przewidującą wykreślenie art. 24, pragniemy zauważyć, że poprawka ta rodzi konsekwencje dla pozostałych jednostek redakcyjnych, m.in. dla art. 28 ust. 2. I dlatego – jeśli możemy prosić pana posła – wnosimy o ewentualne wskazanie również innych konsekwencji dla przepisów już przyjętych oraz tych, nad którymi będziemy procedować w dalszej części posiedzenia. Niekoniecznie bowiem jest to tylko zwykły zabieg legislacyjny polegający na wykreśleniu wszędzie tam, gdzie mamy odesłanie do przedmiotowego art. 24.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jakie stanowisko w tej materii ma strona rządowa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan dyrektor Oleksiak, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Szanowni państwo, zgoda na taką poprawkę to… tu jest ewidentne związanie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, która jest ważnym elementem całego systemu przewozów. Tam są określone kryteria wyboru i kryteria dla wyboru przewoźnika, który będzie operował na konkretnej linii. Ponieważ dzisiaj nie ma planów transportowych, dlatego powstały przepisy epizodyczne, natomiast w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym już są te kryteria wyboru i podziału.

Dlatego wydaje mi się, że niezasadnym byłoby przyjęcie tej poprawki.

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Panie przewodniczący, ja nie będę w tym punkcie zgłaszał poprawki, ale poddaję pod rozwagę taki element.

Mówiąc szczerze, nie zgadzam się z tymi potencjalnymi kryteriami, które mają być brane pod uwagę przez Radę Ministrów przy określaniu środków na województwa. Mówił już o tym chyba pan poseł Wilczyński, który bardzo wyraźnie powiedział, że liczymy wszystkich równo, łącznie z metropoliami i najmocniejszymi ośrodkami. Nie wiem, co chcemy osiągnąć. Zakładam, że chcemy osiągnąć to, aby niwelować różnice społeczne i aby zapewnić dostęp ludziom do ośrodków i to wcale nie metropolitalnych, tylko powiatowych, bo o taką komunikację tutaj chodzi.

Ja jestem z Małopolski. Gdybyśmy przyjęli, że zamiast PKB w regionie przyjmujemy NUTS 3, tę statystykę, która była zrobiona po to, żeby pokazać, jakie mamy zróżnicowanie wewnątrzregionalne, żeby te akcenty niwelować, gdybyśmy przyjęli NUTS 3, to wówczas byśmy mogli spokojnie wprowadzić taki mechanizm, który nie byłby absolutnie kwestionowany. W przypadku Małopolski mamy taką oto sytuację – z jednej strony jest Kraków, który bez wątpienia znajduje się w pierwszej piątce, ma PKB 180% średniej krajowej, ale z drugiej strony mamy subregion sądecki, który znajduje się w ostatniej dziesiątce podregionów. Jest jeszcze wschodni tarnowski, który też jest stosunkowo nisko. Średnio nam wyjdzie, że Małopolska jest dosyć zamożnym regionem, liczy 3,3

mln mieszkańców i w związku z powyższym, jeśli wszystko dobrze odczytuję, powinna z tego tytułu dostać raczej małą kasę, ponieważ powinna sama sobie poradzić. Ma dobrze zorganizowany, bardzo dobrze zorganizowany transport miejski w Krakowie, na który idzie, dokładnie rzecz biorąc, niewiele mniej niż cały roczny budżet funduszu. To jest taka skala i trzeba to sobie uzmysłowić. Z drugiej strony mamy jednak region, w którym tych usług nie ma, i dlatego zaproponowane kryterium jest, w mojej ocenie, kompletnie nietrafione.

Jeśli mamy narzędzia – a państwo posiadacie strategię rozwoju 2030, gdzie są powpisywane obszary peryferyjne i różne tego rodzaju kwestie – to powinno się korzystać z takich narzędzi jak NUTS 3, czyli z subregionalnej statystyki. To jest bowiem narzędzie, które niweluje tego rodzaju różnice i nikt go nie zakwestionuje.

Podałem przykład Małopolski, ale zdaję sobie sprawę, że takich przykładów można dać zdecydowanie więcej, choćby i Mazowsza. Jak będziecie państwo traktowani? Mazowsze i 8 powiatów jako jeden obszar, czy całe Mazowsze jako jedno województwo. Zgodnie z tym zapisem przyjmiecie PKB całego województwa a tu jest już różnica: Warszawa – trzysta kilkadziesiąt procent średniej krajowej, ale także i wiele powiatów, które mają poniżej 50% PKB.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Wilczyński, proszę.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Kontynuując, proponuję wykreślić w art. 24 ust. 2 pkt 3, jako zupełnie sprzeczny z intencją waszej ustawy, kompletnie sprzeczny, dlatego że to właśnie dyskryminowałoby w sumie cztery województwa w Polsce (a mianowicie województwo mazowieckie, województwo śląskie, województwo dolnośląskie i, przypuszczalnie, województwo małopolskie), gdzie zróżnicowanie jest olbrzymie a w szczególności dotyczy to województwa mazowieckiego, które z tytułu tego wskaźnika dostałoby zdecydowanie mniejsze pieniądze.

To jest propozycja zupełnie bez sensu i dlatego proponuję z tego zrezygnować bez szkody dla całej ustawy, a wręcz przeciwnie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są uwagi do poprawki?

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W zakresie art. 24 proponujemy w ust. 1 wyrazy „przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych" zastąpić wyrazami „o którym mowa w art. 8 ust. 4". Generalnie chodzi o analogiczną poprawkę jak wcześniej. Nie ma potrzeby dookreślania, że chodzi o uzgodnienie z ministrem, skoro wynika to z przepisu art. 8 ust. 4.

W ust. 5, 6 i we wprowadzeniu do wyliczenia oraz w ust. 7, w różnych przypadkach wyrazy: „wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowania o którym mowa w art. 6 pkt 1" proponujemy zastąpić wyrazami „wniosek, o którym mowa w ust. 4", tak żeby konsekwentnie posługiwać się tym określeniem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest zgoda co do uwag Biura Legislacyjnego, natomiast nie ma zgody na poprawkę złożoną przez pana posła i proszę tutaj, skoro moje wyjaśnienia wcześniej nie wystarczyły, o precyzyjną odpowiedź pana dyrektora Oleksiaka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Dziękuję.

Ja tylko chciałem uzupełnić wypowiedź pana ministra, ponieważ może nie zostało to jeszcze precyzyjnie dookreślone.

Chciałbym dodać, że w ustawie są zawarte, tak naprawdę, tylko kryteria stanowiące wytyczne do aktu wykonawczego. Akt wykonawczy, w formie rozporządzenia, będzie dopiero konsultowany w ramach konsultacji procesu legislacyjnego i dopiero w nim precyzyjnie określimy, jakie kryteria powinny być wzięte pod uwagę przy podziale tych środków.

Należy się zgodzić z panem posłem, który mówił, że być może w ustawie jest za mało tych kryteriów, ale dopiero rozporządzenie można tę materię dokładnie uszczegółowić i taka jest nasza intencja.

Nie wiem, czy wystarczająco wyjaśniłem to, co chciał usłyszeć pan poseł?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Po co w takim razie zapisywać coś, do czego nie jesteście przekonani, tak naprawdę nie wiecie jeszcze do końca, co miałoby być tym kryterium? Najlepiej byłoby w ogóle zrezygnować z tych zapisów, nic nie wpisywać i stwierdzić, że Rada Ministrów określi te kryteria. Wtedy w tym wszystkim jest jakaś logika.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Chciałbym dodać i jeszcze raz powtórzyć, że – oczywiście – musimy w ustawie dać delegację dla ogólnych kryteriów, w jaki sposób należy dzielić środki, natomiast w rozporządzeniu musimy te kryteria doprecyzować i wskazać jak należy stosować wykonanie kryteriów określonych w ustawie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Sowa, proszę.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Po pierwsze – wydaje mi się, że przy takim zapisie PKB musicie państwo uwzględnić województwa, a będziecie mogli tylko zastosować taki wybór, czy duże PKB premiuje więcej środków na region, czy mniej środków, bo tego nie dookreślacie, ale to, że będziecie musieli to kryterium zastosować, jest rzeczą dla mnie oczywistą. Gdyby tego nie było… W moim przekonaniu, przy takim zapisie czterech punktów, zbyt dużej swobody państwo nie macie. Trzeba przyjąć liczbę ludności, powierzchnię województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa i zaspokojenie potrzeb przewozowych.

To ostatnie jest jakieś, powiedzmy interpretacyjne.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Nadmienię, że PKB dla województw jest zliczane z olbrzymim poślizgiem, nawet trzech lat.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję, bardzo krótko.

Panie ministrze, jeżeli prawdą jest, że chcecie państwo mocą tej ustawy realizować przewozy jeszcze w bieżącym roku to pytanie kluczowe brzmi (w związku z tym, o czym przed chwilą mówili posłowie)): dlaczego nie ma załączonego do projektu ustawy stosownego projektu rozporządzenia? Dlaczego nie ma? Przecież powinno być.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, jeszcze raz odpowiedź na pytania państwa posłów a za chwilę przejdziemy do rozporządzeń.

Zakładacie państwo, że pule, które zostaną podzielone na województwa, w pewnych województwach mogą nie być wystarczające do tego, żeby odtworzyć siatkę połączeń, albo żeby powołać nowe połączenia, a niektóre województwa otrzymają zbyt duże środki finansowe i nie zostaną one przez te województwa wykorzystane.

Wyjaśniam, że w tej ustawie stworzyliśmy mechanizm, który pozwala na to, że w takiej sytuacji wolne środki z jednego województwa przejdą do drugiego po to, żeby uzupełnić wnioski, które nie były wcześniej pozytywnie rozstrzygnięte. To jest więc wyjście naprzeciw sytuacji, o której państwo mówicie.

Jeżeli chodzi o ust. 2 to jeszcze raz podkreślam, że daje on tylko ogólne wytyczne do tego, żeby przygotować odpowiednie rozporządzenie Rady Ministrów określające szczegółowy sposób podziału środków na fundusz. Powtarzam: wytyczne.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Chodzi o to, że wytyczne mogą być po prostu nielogiczne, w ten sposób usprawiedliwicie wszystko.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan Marek Wójcik, proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu ZMP d/s legislacyjnych Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, poprosiłem o głos, bo chcę powiedzieć bardzo wyraźnie, że zupełnie nie rozumiem wypowiedzi pana dyrektora, który mówił o tym, że taki a nie inny zapis można w rozporządzeniu o coś uzupełniać.

Przypomnę, że zarówno art. 92 ust. 1 konstytucji, jak i § 63 Zasad techniki prawodawczej przesądzają jednoznacznie, że przez upoważnienie do aktu wykonawczego określamy podmiot, który wydaje akt prawny, cel, zakres upoważnienia oraz wytyczne. Ten zapis wskazuje bardzo wyraźnie, że tu nie ma możliwości zastosowania innych kryteriów niż te, które znajdują się w art. 24 ust. 2. Nie ma możliwości, aby w akcie wykonawczym zmienić te kryteria, mówiąc precyzyjnie. Ustawodawca, projektodawca bardzo precyzyjnie wskazuje, że to i to ma być podstawą oceny, żadne inne pomysły.

Mówię o tym, bo ze zdumieniem wysłuchałem pana dyrektora opowiadającego o tym, że można sobie w rozporządzeniu regulować jak się chce i wymyślać inne kryteria. Niestety, zgodnie z konstytucją i zasadami techniki prawodawczej – nie można.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, mamy poprawkę do art. 24, która przewiduje, że w ust. 2 skreśla się pkt 3. Stanowisko rządu wobec tej poprawki jest negatywne.

Poddaję poprawkę pana posła Wilczyńskiego pod głosowanie.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

6 głosów za, 11 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Proszę to potraktować jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większość. Został zgłoszony wniosek mniejszości.

Czy do całości artykułu…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest jeszcze jedna poprawka, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Do art. 24?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, panie przewodniczący, do art. 24 i również do ust. 2 – jeżeli nie da się skreślić to może uda się dodać.

Proponuję dodanie pkt 3a, który określa, że jednym z kryteriów ma być także zróżnicowanie wartości produktu krajowego brutto w subregionach w województwach. Chodzi o to, żeby z ustawy wynikała wprost konieczność wzięcia pod uwagę różnego rozwoju subregionów we wszystkich województwach. Być może w tym kierunku ministerstwo zgodziłoby się pójść.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ma pan zredagowaną tę poprawkę, panie pośle?

Proszę ją najpierw przekazać do Biura Legislacyjnego.

Jakie jest stanowisko ministerstwa?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję poprawkę pod głosowanie – przypominam, że przewiduje ona dodanie pkt 3a w art. 24.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz Myrcha:

6 głosów za, 12 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zgłaszam wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony wniosek mniejszości.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 25 – czy do tego artykułu jest jakaś uwaga ze strony Biura Legislacyjnego?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. W art. 25 ust. 1 proponujemy, żeby wyrazy: „wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1” zastąpić wyrazami: „wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 24 ust. 4”. To jest konsekwencja terminologiczna.

Przypomnę, że do art. 24 ust. 4 przyjęliśmy poprawkę wynikającą z wątpliwości dotyczących dopłaty i dofinansowania i dlatego mówimy o wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

Analogiczna poprawka dotyczy art. 28 ust. 4.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Przyjmujemy, wyrażamy zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do art. 25?

Proszę bardzo, pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Drążąc kwestię logiczności kryteriów proponuję, aby dodać w ust. 1 pkt 3 w brzmieniu: „średnią gęstość zaludnienia na obszarze właściwości organizatora" oraz pkt 4 w brzmieniu: „średnią wielkość jednostek osadniczych w obszarze właściwości organizatora z wyłączeniem miast będących siedzibą powiatu".

Te kryteria już objaśniłem, uzasadniając to na poziomie regionalnym, że ma to olbrzymie znaczenie dla wykluczenia i jest to jeden z ważniejszych parametrów odnoszących do peryferyzacji obszarów wiejskich a do takich, przede wszystkim, adresowana jest ta ustawa. Dotychczasowe pkt 3 i 7 otrzymałyby numerację 5 i 9.

Mam także poprawkę dotyczącą ust. 2, który proponuję skreślić, ponieważ kryteria powierzchni oraz liczby mieszkańców obszaru organizatora, które są uwzględnione jako kryteria zasadnicze, dotyczą skali oddziaływania a ta jest sprzeczna z waszą hierarchią, w której podajecie najpierw gminy, a na końcu województwa. Zresztą jest to także sprzeczne z logiką, bo na początek dajecie tych, którzy mają mniejsze możliwości oddziaływania a na końcu tych, którzy mają większe możliwości oddziaływania, a więc jest to zupełnie nielogiczne.

Szanując państwa czas, pozostanę na tak skrótowym uzasadnieniu.

Przekazuję obie poprawki na piśmie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Może najpierw Biuro Legislacyjne… nie ma uwag?

W takim razie przystępujemy do głosowania, poprawka przewiduje skreślenie ust. 2 w art. 25.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Dariusz :

5 głosów za, 14 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Proszę to potraktować jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kolejna poprawka posła Wilczyńskiego: w art. 25 ust. 1 dodaje się pkt 3 i 4.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki…

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Panie przewodniczący, zgłaszam się od pewnego czasu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Mam pytanie do pana ministra.

Skoro państwo nie zgodziliście się na wykreślenie ust. 2 to chciałbym się upewnić, szczerze powiedziawszy, czy ja dobrze rozumuję.

Jeśli powiat liczący 100 tys. mieszkańców złoży wniosek o uruchomienie linii między dwiema gminami, w których mieszka, powiedzmy, 10 tys. mieszkańców, to będzie miał przyjętą populację 100 tys. i będzie lepiej oceniony niż gdyby wniosek złożyła jedna mała gmina? Po co wam jest w ogóle potrzebny ten ust. 2? Przecież to jest absurdalny zapis, mówiąc szczerze, w moim głębokim przekonaniu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiedzi udzieli dyrektor Oleksiak, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Idea tego zapisu wynikała z konieczności uporządkowania hierarchii – po długiej dyskusji został ustalony taki porządek a nie inny. Odpowiadając na pana pytanie wprost wyjaśniam, że jeśli mówimy o obszarach wykluczonych to mówimy o obszarach najbiedniejszych, które nie mogą sobie dziś poradzić z organizacją transportu zbiorowego. Chcemy je wspomagać i dlatego zaczynamy od gmin.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Warszawa też jest gminą, duże miasta są gminami.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Ale miasta są wyłączone.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pan poseł Sowa.

Poseł Marek Sowa (PO-KO):

Panie przewodniczący, ja się nie mogę z tym zgodzić.

W art. 25 ust. 1 mamy podane kryteria. W pkt 1 – powierzchnia obszaru właściwości organizatora, czyli nie tam, gdzie jest linia, ale powierzchnia organizatora, w pkt 2 – liczba mieszkańców obszaru właściwości organizatora a nie linii, to z linią nie ma nic wspólnego. Linia może przegrać z kretesem, nawet jak będzie potrzebna, ponieważ wygra statystyka, którą pokazuję, wygra wielkość.

Jeżeli się w to wczytać to ust. 2 jest kompletnie nieistotny.

Zaręczam państwu, że kryteria są dokładnie analizowane pod względem zwiększenia szansy na dofinansowanie. Nie jest to, oczywiście, nic nagannego, tylko racjonalne podejście każdego samorządu. Jeśli chce dostać i będzie wiedział, że przez powiat otrzyma dofinansowanie lub zwiększy sobie szansę to zawsze zawrze porozumienie z powiatem i ten złoży mu wniosek. Podaję to jako przykład.

To, co mówi pan dyrektor, absolutnie się nie broni.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Dobrze, że pan poseł Sowa dotknął tego tematu. Miałem już też gotową poprawkę, ale jeżeli popatrzymy na konstrukcję art. 25 i weźmiemy pod uwagę w ust. 1 to, co wojewoda ma wziąć pod uwagę, to… generalnie można powiedzieć, że zaczynacie państwo dobrze. Jeśli chodzi o powierzchnię organizatora to rozumiem, iż może to pójść w kierunku związków powiatowo-gminnych albo związków gminnych i to jest dobre. Jednak w ust. 2 zapisaliście państwo coś, co w kontekście pierwszego punktu jest zupełnie nielogiczne. Mówił o tym pan poseł Wilczyński. Najpierw dajecie gminom i generalnie jest to znowu impuls do tego, żeby budować samotne wyspy na mapie transportowej a przecież powinniśmy stworzyć takie prawo, które będzie impulsem do tworzenia związków przez gminy i powiaty, do wspólnego rozwiązywania przez nie tych problemów. Jak inaczej można to zrobić niż poprzez pozyskanie dodatkowych środków?

I stąd biorą się nasze pytania o tę kolejność.

Mam gotową poprawkę do ust. 2, w której proponuję inną kolejność. Jeżeli nie chcecie państwo skreślić ust. 2 to proponuję zamienić kolejność: najpierw związki powiatowo-gminne, później związki międzygminne, później powiaty, gminy, związki powiatów, związek metropolitalny, który proponuję dodać i województwa. Według mnie ta kolejność, jeśli chodzi o logikę organizacji transportu, wydaje się być skonstruowana lepiej pod względem pierwszeństwa.

W tym kierunku powinniśmy chyba iść i dlatego proszę o przyjęcie tej poprawki.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, dyrektor Oleksiak.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Odpowiadając panu posłowi oraz chcąc nieco uspokoić emocje, pozwolę sobie wskazać, że mamy w ustawie art. 26, w którym jest powiedziane wyraźnie, że minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 24 ust. 4.

Jeżeli nawiązujemy (a takie były głosy) zarówno do art. 24, jak i później do art. 25, to wydaje się zasadne, że wtedy odbędzie się dyskusja, oczywiście, oceniająca akt wykonawczy do tej ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Przypominam, że rozpatrujemy poprawkę pana posła Wilczyńskiego, która przewiduje dodanie w art. 25 ust. 1 pkt 3 w brzmieniu: „średnią gęstość zaludnienia na obszarze właściwości organizatora" oraz pkt 4 w brzmieniu: „średnią wielkość jednostek osadniczych w obszarze właściwości organizatora z wyłączeniem miast będących siedzibą powiatu. Dotychczasowe pkt 3 i 7 otrzymują numerację 5 i 9.

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za tą poprawką? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

5 głosów za, 16 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka nie została przyjęta.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Proszę przyjąć jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Do tego artykułu została także zgłoszona poprawka pana posła Suchonia, przewiduje ona nadanie po dwukropku innej kolejności organizatorom wymienionym w art. 25 ust. 2.

Po poprawce ta kolejność byłaby następująca: związki powiatowo-gminne, związki międzygminne, powiaty, gminy, związki powiatów i województwa. To będzie w sumie sześć podmiotów.

W tej materii stanowisko rządu, jak wiemy, jest negatywne…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Pan minister jeszcze zdaje się nie potwierdził, że stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Chcielibyśmy wolę pana posła skonsumować jak najpełniej, ale mamy pewną wątpliwość.

Intencje są niejako dwie. W ust. 2 pan poseł, konsekwentnie realizując koncepcję uzupełnienia zakresu ustawy o związki metropolitalne i wykreślenia tego wyłączenia, bodajże w art. 5…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie mecenasie, na tym etapie wycofałem się z tego uzupełnienia zawartości. W tym celu będzie osobna poprawka, zgodnie zresztą z sugestią pana mecenasa. W ust. 2 tylko zmieniam kolejność na bardziej logiczną.

Dziękuję.

Legislator Jarosław Lichocki:

W tej sytuacji nie mam uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

5 głosów za, 16 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Zgłaszam poprawkę jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka będzie zatem wnioskiem mniejszości a na razie przekazuję jej egzemplarz na piśmie do Biura Legislacyjnego.

Proszę, pan poseł Wójcik.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Konsekwentnie idąc w kierunku objęcia związku metropolitalnego tą ustawą, chciałbym prosić o uzupełnienie tego katalogu w ust. 2 o związek metropolitalny. Nie oceniam logiki, którą państwo przyjęliście, żeby wprowadzać ten artykuł do ustawy, jak również nie oceniam zaproponowanej kolejności, ale wydaje się, że w tę logikę związek metropolitalny wpisywałby się gdzieś pomiędzy związkiem powiatów i województwami, w związku z czym proponuję poprawkę następującej treści: W art. 25 ust. 2 dodać pkt 5a w brzmieniu „związkowi metropolitalnemu”.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tę poprawkę należy głosować, o ile zostanie zgłoszona, jako wniosek mniejszości, łącznie z tym wnioskiem mniejszości, który dotyczy rozszerzenia zakresu ustawy o związki metropolitalne.

To tyle uwag z naszej strony.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Szanowni państwo, została zgłoszona poprawka, która przewiduje dodanie w art. 25 ust. 2 pkt 5a w brzmieniu „związkowi metropolitalnemu”.

Pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem intencję pana posła, ale chciałbym zwrócić uwagę, że na razie, zgodnie z ustawą, jest tylko jeden związek metropolitalny w województwie śląskim i dlatego ewentualnie rekomendowałbym korektę, tzn. używania liczby pojedynczej.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

W jakim sensie korektę?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Związek Metropolitalny Województwa Śląskiego.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Nie ma takiej potrzeby.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Być może, ale do tej pory ustawa dotyczy tylko jednego związku.

Druga kwestia jest taka, że w ramach tej ustawy związek otrzymuje środki z budżetu państwa na realizację podstawowego celu publicznego, jakim jest transport publiczny.

Chyba pan o tym wie, panie pośle?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poseł Wójcik, proszę bardzo.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Komentując kwestię liczby pojedynczej chcę powiedzieć, że tam jest liczba pojedyncza i państwo w ustawie, wtedy kiedy dokonujecie wyłączenia też uznacie pojęcia „związku metropolitalnego" nie wskazując, że to jest konkretny związek metropolitalny.

Przypomnę, że to jest artykuł ze słowniczka, pkt 3 w art. 2. Posługujecie się państwo liczbą pojedynczą, mówiąc o związku metropolitalnym, bez dookreślenia, w jakim województwie się on znajduje. W związku z tym, poprawka jest legislacyjnie analogiczna do terminologii stosowanej w ustawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania? Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

6 głosów za, 15 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 25?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony sprzeciw.

Kto z państwa posłów jest za przyjęciem art. 25? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

15 głosów za, 4 głosy przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Stwierdzam, że art. 25 został przyjęty.

Proszę, poseł Wójcik.

Poseł Marek Wójcik (PO-KO) – spoza składu Komisji:

Po sugestii Biura Legislacyjnego chciałbym oświadczyć, iż proszę potraktować moją poprawkę – tę, która nie przeszła – jako wniosek mniejszości.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 26 – czy są uwagi Biura Legislacyjnego do tego artykułu?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy posłowie mają uwagi?

Brak uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 26?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że art. 26 został przyjęty.

Art. 27, czy są uwagi do tego artykułu?

Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag. Posłowie również.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 27?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 27.

Art. 28, czy są uwagi?

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W ust. 3 w zdaniu drugim konsekwentnie proponujemy stosować terminologię „wniosku, o którym mowa w art. 24 ust. 4".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 28 wraz z poprawką Biura Legislacyjnego?

Nie słyszę sprzeciwu.

Dziękuję, przyjęliśmy art. 28.

Przechodzimy do art. 29 – czy są uwagi do tego artykułu?

Poseł Suchoń, proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Składam poprawkę do tego artykułu.

Proponuję skreślić art. 29. Moim zdaniem, nie ma potrzeby, aby w 2019 r. ograniczać udzielanie dopłat wyłącznie do przewozów wykonywanych do 31 grudnia 2019 r. W sposób oczywisty jesteśmy zainteresowani kontynuacją tych przewozów, więc dobrze byłoby, gdyby jednak można płynnie przewidzieć dłuższy okres umowy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko strony rządowej?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poproszę pana dyrektora Oleksiaka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Bogdan Oleksiak:

Art. 29 precyzuje kwestię udzielania dopłat wyłącznie w 2019 r. To zdanie jest prawdziwe. Czas jest do końca roku, w żadnym razie nie jest wykluczone dalsze dofinansowanie w latach następnych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest za tym, aby skreślić art. 29? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

4 głosy za, 14 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała wymaganej większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, bardzo proszę o potraktowanie tej poprawki jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze.

Przyjęliśmy art. 29 i przechodzimy do rozpatrzenia art. 30. Czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 30 i tym samym cały dział IV.

Przystępujemy do rozpatrzenia działu V – art. 31. Poseł Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Myślę, że to jest dobry moment, abyśmy wrócili do kwestii, o które pytałem a przy których panowie ministrowie z uporem godnym lepszej sprawy odwoływali się do mojej kondycji w dniu dzisiejszym.

Panie ministrze, w tym artykule mamy bardzo jasny zapis, że zasilenie funduszu rozwoju przewozów autobusowych będzie następować m.in. z opłaty paliwowej. Jest także wyraźnie napisane, że przychód Krajowego Funduszu Drogowego będzie wynosił 77,5%, czyli 2,5% w dół, a Funduszu Kolejowego 18,5% a więc 1,5 % w dół. Odwoływaliście się panowie wcześniej do podatku akcyzowego, że rekompensujecie itd.

Proszę wskazać, w którym miejscu jest zapis w tej sprawie?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Strona rządowa. chodzi o art. 31.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, mogę w tym momencie jedynie zacytować treść art. 40 pkt 1f, ale można także tych kilka kartek przerzucić i samemu, na spokojnie zapoznać się z jego treścią.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy Biuro Legislacyjne zgłasza jakieś uwagi do art. 31?

Proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mamy pytanie, czy w związku ze zmianami wynikającymi z ustawy Prawo zamówień publicznych, z druku nr 366, i ustawy nowelizującej obrót instrumentami finansowymi, nie należałoby dodać kolejnych zmian w ustawie, w określonym brzmieniu, dotyczącym art. 39a i 39w?

Ponadto, czy nie należałoby także znowelizować art. 37o ust. 2 i 37p ust. 2 ustawy w związku z wprowadzeniem funduszu jako dodatkowego beneficjenta opłaty paliwowej?

To na razie tyle.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu do tych uwag?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poproszę dyrektora Orzechowskiego.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

W zakresie art. 37o i 37p, jeśli chodzi o nowelizację przepisów o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, jak najbardziej widzimy potrzebę dodania przepisów w zakresie funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Biuro Legislacyjne?

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiem, że w konsekwencji należałoby dodać dodatkową zmianę po ust. 3, czyli po ust. 3 dodaje się ust. 3^1 w brzmieniu: „Stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 13,00 zł za 1000 l albo o 13,00 zł za 1000 kg. Kwota 13,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2”.

W lit. a) należy skreślić „w ust. 3”, a w lit b) wyrazy „ust. 3a-3c” zastąpić wyrazami „3^1-3b”.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Rozumiem, że jest to poprawka porządkowa, o charakterze legislacyjnym, czy tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, ale prosilibyśmy o przejęcie jej przez posła i przyjęcie przy akceptacji strony rządowej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ta poprawka jest umieszczona w zestawie pięciu poprawek, panie mecenasie?

Czy chodzi o tę poprawkę, która mówi, żeby w art. 31 po pkt 2 dodać pkt 3 i 4 w brzmieniu: „3) w art. 37o ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej Bank Gospodarstwa Krajowego…

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To nie jest to?

Poproszę o poprawkę na piśmie.

Szanowni państwo, poprawka brzmi: „Przed lit. a) dodać literę w brzmieniu: po ust. 3 dodaje się ust. 3^1 w brzmieniu: Stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2 są podwyższone odpowiednio o 13,00 zł za 1000 l albo o 13,00 zł za 1000 kg. Kwota 13,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2”.

Legislator Jarosław Lichocki:

Ta poprawka wynika z niejasnej relacji ust. 3a i 3b do ust. 3c w zmianie drugiej, jak państwo zauważą i należałoby ust. 3c usytuować jako zasadę ogólną przed tymi przepisami i zmienić ich kolejność.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli pan przewodniczący przejmie tę poprawkę to strona rządowa się na nią zgadza.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przejmę tę poprawkę i za chwilę poddam ją pod głosowanie.

Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wróciłbym jeszcze na moment do tematu, który został poruszony przez pana przewodniczącego Żmijana.

To jest tak: w art. 37i ust. 1 następuje jednak zmiana podziału opłaty paliwowej i ona powoduje, jeżeli spojrzymy, to wyraźnie widać, że 4% pójdzie na fundusz rozwoju przewozów autobusowych. Rozumiem mechanizm, który został później opisany, a który dotyczy obniżenia kwoty w zakresie akcyzy, natomiast przy paliwie jest tak, że jeżeli spada koniunktura (z czym powoli zaczynamy mieć do czynienia i będzie to chyba tendencja, niestety, wpływająca na dochody podatkowe) ubytek dochodów właśnie w zakresie paliw jest stosunkowo wyższy niż wynikałoby to ze spowolnienia koniunktury. Państwo tutaj, nie dość że 3 zł na stawce na rok 2020 i 2021, to jeszcze dodatkowo blokujecie bezterminowo 13 zł.

Pytanie w tej sytuacji brzmi: w jaki sposób uzupełnicie państwo ubytki na Krajowym Funduszu Drogowym, jeżeli się okaże, że wpływy wynikające z niższych wpływów z tytułu opłaty paliwowej, po prostu, nie wystarczą do prowadzenia inwestycji? Jak mówiłem kilkadziesiąt minut temu, kontrakty nie stoją przecież w miejscu. Stawki wynikające z przeprowadzonych przetargów rosną a więc, jeśli państwo likwidujecie ten ewentualny bufor i pakujecie kwotę stosunkowo większą do sztywnych wydatków, to będzie oznaczało, że praktycznie nie będzie tutaj możliwości żadnej reakcji.

I to jest to pytanie: czy nie zabraknie na inwestycje drogowe?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiedzi udzieli pan dyrektor Orzechowski.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Zarówno stawki podatku akcyzowego, jak i stawki opłaty paliwowej zostały szczegółowo przeliczone. Nasze kalkulacje pokazują, że w następnych latach wpływy z tytułu opłaty paliwowej będą wystarczające do realizacji inwestycji kolejowych i drogowych. Te wielkości będą wzrastały a z posiadanych przez nas informacji nie wynika, żeby groziła nam odwrotna sytuacja.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan poseł ma jeszcze jakieś pytanie?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chcę tylko wyjaśnić, że nie będę składał w tym momencie poprawki. Wcześniejsze poprawki miały charakter kompleksowy i dotyczyły bodajże art. 5.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Wobec tego, że zasadniczo różnimy się w swoich ocenach, mam prośbę do panów ministrów o przygotowanie wyliczeń w tej sprawie przez dyrektora, który prezentował przed chwilą tę opinię.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W tej chwili?

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Nie, panie przewodniczący – w możliwie krótkim terminie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na piśmie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

I jeszcze prośba, panie przewodniczący, aby ten materiał dotarł do posłów, członków Komisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście.

Szanowni państwo, poddaję pod głosowanie poprawkę do art. 31.

Kto z państwa jest za jej przyjęciem? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

13 głosów za, 0 głosów przeciw, 2 głosy wstrzymujące się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka została przyjęta.

Do tego artykułu mamy zgłoszoną jeszcze jedną poprawkę, przewiduje ona w art. 31 po pkt 2 dodanie pkt 3 i 4.

Jak się domyślam, rząd podtrzymuje tę poprawkę – czy tak?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Jeśli można to chcielibyśmy jeszcze spojrzeć na tę poprawkę, którą pan przed chwilą zarekomendował do głosowania, ponieważ chcielibyśmy ją spokojnie przeanalizować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chodzi o poprawkę oznaczoną w zestawieniu poprawek jako poprawka nr 2.

Legislator Jarosław Lichocki:

Rozumiemy, że to jest poprawka nawiązująca do naszej uwagi dotyczącej art. 37o i 37p?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak.

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie wnosimy do niej uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bez uwag ze strony Biura Legislacyjnego.

Poddaję poprawkę pod głosowanie.

Kto z państwa jest przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

15 głosów za, 0 głosów przeciw, 1 głos wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, poprawka została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 31 wraz z poprawkami?

Nie słyszę sprzeciwu, przyjęliśmy art. 31.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 32 – czy są uwagi do tego artykułu?

Biuro Legislacyjne, proszę uprzejmie.

Legislator Jarosław Lichocki:

Zgłaszamy uwagę o charakterze stricte legislacyjnym.

Chodzi o zdanie drugie w ust. 3, które obecnie jest w ust. 4 – „Prowizja stanowi dochód budżetu państwa”. W naszej ocenie, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, należałoby to zdanie zostawić w ust. 4, a po stosownej zmianie, która będzie się różniła tylko układem redakcyjno-graficznym, art. 140ae ust. 3 otrzymałby brzmienie: „Urzędy celno-skarbowe otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12% nałożonej kary”.

To jest zdanie pierwsze i ono pozostaje bez zmian, natomiast po ust. 4 proponujemy dodać ust. 4a w brzmieniu takim, jak w przedłożeniu.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Strona rządowa wyraża zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

W ten sposób przyjęlibyśmy lekko zmieniony redakcyjnie art. 32 – czy jest sprzeciw wobec takiej propozycji?

Nie słyszę, art. 32 został przyjęty.

Przechodzimy do art. 33, czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Legislator Jarosław Lichocki:

Bez uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 33?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 33.

Art. 34, czy są uwagi?

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Pragniemy wskazać, że zachodzi kolizja z drukiem sejmowym nr 2939.

Poza tym, w zmianie drugiej w ust. 2, to jest art. 32l, gdzie mówi się o Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, proponowalibyśmy zastąpić wyrazy: „oraz na Funduszu Niskoemisyjnego Transportu” wyrazami: „na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu oraz”.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Przyjmujemy drugą uwagę. Jeśli chodzi o pierwszą uwagę, to o odpowiedź poproszę pana dyrektora Orzechowskiego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Jeśli chodzi o stwierdzenie kolizji z drukiem sejmowym nr 2939, to pragnę przypomnieć, że stanowi on o likwidacji opłaty emisyjnej. Rada Ministrów wyraziła negatywną opinię w tym zakresie i przekazała ją do Sejmu na piśmie. W związku z tym ta kolizja w rzeczywistości tak naprawdę nie nastąpi. Stanowisko jest więc negatywne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy dla Biura Legislacyjnego jest to jasne?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Proszę, poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Chciałbym prosić o wyjaśnienie, bo to jest taka sytuacja, o jakiej mówiłem w trakcie dyskusji ogólnej.

Opłata wprowadzona przez rząd Prawa i Sprawiedliwości miała pójść na cele związane, po pierwsze, z ochroną środowiska, na program Prawa i Sprawiedliwości, który nazywa się bodaj Czyste Powietrze, a druga część najpierw miała stanowić zaplecze do sfinansowania budowy samochodu elektrycznego, a po tym, kiedy rząd się zorientował, że nie można za 400 mln zł zbudować samochodu elektrycznego, miało to pójść generalnie na tzw. elektromobilność.

Z projektu ustawy widać, że ta kwota, zarówno na kwestie związane z ochroną środowiska, czystego powietrza i na kwestie niskoemisyjnego transportu, zostanie mocno ograniczona. Pytanie brzmi: jak to się ma do tych kwot i tych działań, które państwo obiecywaliście wcześniej? O ile zostaną ograniczone te działania, chociaż w przypadku Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej to w zasadzie ciężko powiedzieć, że tam ta kwota w jakikolwiek sposób wpłynęła twórczo na prezesa?

Chcę powiedzieć jeszcze o jednej rzeczy.

Z tego funduszu na Fundusz Dróg Lokalnych zostało już wyprowadzonych 1,5 mld zł. Nie dosyć, że program Czyste Powietrze został już wcześniej pozbawiony miliardów to teraz dodatkowo osłabia się go przez projektowany odpływ środków do funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Panie ministrze, bardzo proszę o wyjaśnienie, o ile zostaną ograniczone te programy.

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tamte programy będą realizowane zgodnie z założeniami, natomiast – w naszej ocenie fundusz rozwoju przewozów autobusowych jak najbardziej wpisuje się w cele opłaty emisyjnej, ponieważ oczywiste jest, że jeżeli większość ludzi, ich duża część będzie jeździła autobusami to nie będzie korzystała z samochodów osobowych. Tym samym emisja spalin do powietrza zostanie ograniczona i dlatego uważamy, że ta ustawa i ten konkretny zapis konsumują cele, jakie zostały postawione przed opłatą emisyjną.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 34?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 34.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 35… Biuro Legislacyjne nie zgłasza uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tego artykułu?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 35.

Przed nami art. 36, bez uwag ze strony Biura Legislacyjnego.

Informuję, że do tego artykułu jest zgłoszona poprawka. Zgodnie z nią art. 36 otrzymałby następujące brzmienie: „W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 51 w §4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „Kary te stanowią…”.

Zastanawiam się, czy odczytywać treść poprawki, bo jest ona dosyć długa a każdy z państwa nią dysponuje…

Zapytam, czy Biuro Legislacyjne zgłasza jakieś uwagi do tej poprawki?

Legislator Jarosław Lichocki:

Bez uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie ma uwag ze strony Biura.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tej poprawki?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy poprawkę do art. 36.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 36 wraz z poprawką?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam przyjęcie art. 36.

Przechodzimy do art. 37 – czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

W zakresie zmiany drugiej wnioskodawcy posługują się określeniem: „przepisy odrębne".

Chcemy zapytać, o jakie przepisy tutaj chodzi? Czy jest możliwe wskazanie, chociażby rodzajowo, o jakie przepisy chodzi?

Nasza uwaga jest zgłoszona w kontekście zasady określoności prawa, zgodnie z art. 2 konstytucji. Proponowalibyśmy, żeby zastanowić się przynajmniej nad rodzajowym określeniem, o jaki odrębne przepisy chodzi w przepisie dodawanym ust. 4, tak aby adresat aktu miał w tym zakresie jasność.

Jeśli natomiast chodzi o zmianę czwartą dotyczącą art. 95a ust. 4, to wyrazy: „z tym że kary, o których mowa w ust. 1 i 2" proponujemy zastąpić wyrazami „z tym że te kary".

To jest poprawka czysto redakcyjna.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Strona rządowa wyraża zgodę na uwzględnienie drugiej uwagi, natomiast o odniesienie się do pierwszej uwagi proszę pana dyrektora Orzechowskiego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Dokonaliśmy szczegółowych analiz w zakresie tych odrębnych przepisów, które wykazały, że te odrębne przepisy to: ustawa o transporcie drogowym, Prawo ruchu drogowego, Prawo o drogach publicznych i szczegółowe przepisy w tych ustawach, wobec czego pozostawiliśmy to odwołanie jako odrębne przepisy, bez wskazywania zapisów szczegółowych.

Wydaje nam się, że taki sposób przedstawienia tych przepisów jest jasny i proponujemy utrzymanie naszej propozycji w tym zakresie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 37 w brzmieniu z druku przedłożenia?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Mam poprawkę do tego artykułu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Proponuję zamienić 20% wpływów i 80% wpływów na po równo, tzn. po 50% wpływów. Proponowane w projekcie 20% wpływów na rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji to jest o 30% mniej niż do tej pory, czyli jest to dość jasne ograniczenie środków przeznaczanych na utrzymanie, budowę dróg, na kwestię BRD. Jesteśmy zdania, że przy tworzeniu tego funduszu nie powinno się kwestii inwestycyjnych, kwestii związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym itd.

W związku z tym proszę o przyjęcie złożonej poprawki, żeby zarówno na rachunek Generalnej Dyrekcji, jak i na rachunek funduszu, po przyjęciu poprawki szło po 50% środków, czyli tak jak było do tej pory.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie zamierzamy rezygnować z jakichkolwiek inwestycji drogowych, ani tym bardziej z inwestowania w bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zapewniam pana posła i wszystkich obecnych, że tak właśnie będzie i dlatego ta poprawka nie jest potrzebna.

Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poddaję pod głosowanie poprawkę do art. 37, która wybrzmiała przed chwilą w szczegółach.

Kto z państwa jest przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

3 głosy za, 16 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka nie uzyskała wymaganej większość.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, zgłaszam tę poprawkę jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście.

Rozpatrzyliśmy art. 37, przechodzimy do rozpatrzenia art. 38. Czy do tego artykułu Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Państwo posłowie?

Też bez uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 38?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 38.

Art. 39, czy są uwagi do tego artykułu?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Jest poprawka, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Proponuję skreślenie zmiany pierwszej.

Ta zmiana akurat w tej ustawie jest zaskakująca. Po pierwsze, chodzi o zmianę minimalnego poziomu realizacji narodowego celu wskaźnikowego na lata 2020-2022 z 85% na 80%, a to znaczy, że w świetle prawa przez kolejne trzy lata ci, którzy truli nas i zanieczyszczali powietrze, będą mogli swobodnie zanieczyszczać je dalej. Różnica niby niewielka, bo tylko 5%, ale *de facto*

ma to konkretny wpływ na nasze zdrowie. Przypominam, że w Polsce co roku z powodu chorób związanych z zanieczyszczeniem powietrza umiera nawet do 50 tys. osób, a my zamiast przyśpieszać, to widzę, że rząd zwalnia. To jest rzecz osobna, która zasługuje na bardzo, ale to bardzo negatywną ocenę.

Dziwię się, że pan minister, który pochodzi z Krakowa, coś takiego tutaj proponuje.

Druga rzecz – opłata jednostkowa zastępcza. To jest opłata ponoszona właśnie za niedotrzymanie warunków związanych z jakością i czystością wytwarzanej energii. Proponuje się tu wzrost tej opłaty o 40%, czyli będzie to również miało wpływ na rachunki Polaków za prąd. Zaskakujące jest zresztą, że w takiej ustawie proponujecie państwo

takie rozwiązanie. Rząd mówi z jednej strony o ograniczeniu cen energii, wydaje się że ma świadomość, iż są one wysokie i coraz wyższe, za trzymanie podwyżek nie udało się, podwyżki są, mają miejsce a tutaj jeszcze dodatkowo kolejny impuls do tego, aby ta oplata była wyższa.

Pomijając kwestię funduszu, z punktu widzenia konsumentów jest to bardzo zły pomysł i dlatego proponuję skreślić ust. 1.

Niestety, muszę wyjść na posiedzenie Konwentu Seniorów, ale zgłaszam tę poprawkę i proszę o jej przegłosowanie, panie przewodniczący.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka dotyczy skreślenia zmiany pierwszej w art. 39.

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

3 głosy za, 13 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawka nie uzyskała wymaganej większość.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO-KO):

Zgłaszam poprawkę jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony wniosek mniejszości.

Przyjęliśmy art. 39, przechodzimy do rozpatrzenia art. 40. Czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag, ale jest zgłoszona poprawka – proszę stronę rządową o powiedzenie, o co chodzi w tej poprawce.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się na przyjęcie poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale chodzi o przedstawienie uzasadnienia, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poproszę dyrektora Orzechowskiego.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Celem poprawki jest zmiana redakcji przepisów zmienianych w ustawie o podatku akcyzowym i tym samym zapewnienie większej czytelności projektowanych zmian. Poprawka przewiduje jedynie zmianę formy prezentacji przepisów w zakresie obniżenia stawek akcyzy w stosunku do projektu ustawy, bez wpływu na ich wielkość. Zaproponowane zmiany mają charakter czysto legislacyjny i nie wpływają na wysokość stawek akcyzowych w stosunku do projektu ustawy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do poprawki?

Legislator Jarosław Lichocki:

Wydaje się nam, że ta poprawka powinna być głosowana łącznie z poprawką oznaczoną w zestawieniu poprawek jako poprawka nr 5.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu MI Adam Orzechowski:

Z uwagi na określony w art. 54 termin wejścia przepisów w życie należy faktycznie łącznie traktować te dwie poprawki. Jeśli chodzi o poprawkę dotycząca wejścia przepisów życie to jest w niej wskazane, że przepisy wchodzą z dniem 1 stycznia 2022 r.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy jest sprzeciw wobec łącznego głosowania nad tymi dwoma poprawkami, tzn. poprawką nr 4 do art. 40 i poprawką nr 5 do art. 54?

Nie słyszę sprzeciwu, poddaję te poprawki pod głosowanie.

Kto z państwa jest przyjęciem tych poprawek? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwnego zdania?

Kto się wstrzymał od głosu?

Proszę o podanie wyników.

Sekretarz komisji Jakub Sindrewicz:

16 głosów za, 0 głosów przeciw, 0 głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprawki zostały przyjęte.

Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 40 wraz z poprawką.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 41, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 41.

Art. 42, czy są uwagi?

Nie ma uwag. Przyjęliśmy art. 42 bez sprzeciwu.

Art. 43, czy są uwagi?

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dwa drobiazgi, panie przewodniczący.

W poleceniu nowelizacyjnym proponujemy skreślić wyrazy: „w rozdziale 7", natomiast już w samym art. 57a w miejscu, gdzie jest po raz pierwszy użyty wyraz: „autobusowych", proponujemy dodać wyrazy: „użyteczności publicznej", tak aby nazwa funduszu nawiązywała do projektowanej regulacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wyrażamy zgodę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 43 po drobnej korekcie?

Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 43.

W ten sposób zakończyliśmy rozpatrywanie działu V.

Przystępujemy do rozpatrzenia Działu VI „Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe".

Art. 44, czy są jakieś uwagi do tego artykułu?

Bardzo proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Ta uwaga dotyczy właściwie całego działu VI.

W ocenie Biura Legislacyjnego skrót zastosowany w art. 1 ust. 1 pkt 1, dotyczący funduszu, należy stosować w całej ustawie, oczywiście – poza przepisami zmieniającymi. Przepisy przejściowe są także elementem regulacji. Przypomnę, że jest to regulacja nowa i dlatego skrót obowiązuje także na gruncie przepisów art. 44 ust. 1-3, art. 47-49, art. 51-52 oraz art. 53 ust. 1.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jakie jest stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Konsekwentnie pozytywne, natomiast zwracamy uwagę na wyjątek w art. 50, gdzie fundusz musi być określony dokładnie, pełną nazwą.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dlatego nie wymieniłem tego artykułu, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszystko jasne.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 44?

Nie ma sprzeciwu, przyjęliśmy art. 44.

Art. 45, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 45?

Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 45.

Art. 46, czy są jakieś uwagi do tego artykułu?

Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Powtórzę raz jeszcze pytanie, bo panowie ministrowie jakoś nie zechcieli się odnieść do tej kwestii.

Dlaczego, z jakich powodów, Urząd Dozoru Technicznego został na tyle wyróżniony, że w latach 2020-2021 będzie musiał podzielić się kwotą 50 mln zł? Dlaczego to nie dotyczy siostrzanego Transportowego Dozoru Technicznego, dlaczego nie wzięliście go pod uwagę?

Moglibyście panowie tę tajemnicę ujawnić Wysokim Komisjom?

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Sięgnęliśmy do kieszeni bogatszego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, jesteśmy przy art. 46. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 464?

Nie ma sprzeciwu, art. 46 został przyjęty.

Art. 47, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 47?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 47.

Art. 48, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 48?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 48.

Art. 49, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 49?

Nie słyszę. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 49.

Art. 50, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 50?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 50 bez sprzeciwu.

Art. 51, czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 51?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 51.

Art. 52, czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 52?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 52.

Art. 53, czy są uwagi?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 53?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 53.

Art. 54…. przypominam, że do tego artykułu była przegłosowana poprawka, łącznie z poprawką do art. 40 – czy są uwagi do tego artykułu?

Nie ma uwag.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia art. 54 wraz z poprawką?

Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że przyjęliśmy art. 54.

Na tym zakończyliśmy szczegółowe rozpatrywanie projektu ustawy, pozostaje nam jeszcze zająć stanowisko wobec całości projektu.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całości projektu ustawy z druku nr 3411?

Nie ma sprzeciwu, dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że przyjęliśmy całość projektu ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Pozostaje nam jeszcze wybór posła sprawozdawcy.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Zgłaszam pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeśli nie ma innych kandydatów to chętnie podejmę się tej roli.

Nie ma innych kandydatów.

Dziękuję bardzo.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam to posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej i jednocześnie zwołuję kontynuację posiedzenie przedpołudniowego obydwu komisji, na którym będziemy kontynuować prace dotyczące zmiany ustawy o Krajowym Zasobie Nieruchomości. Spotykamy się w tej sali ponownie za pięć minut i będziemy dalej pracować nad ustawą o KZN.

Mam nadzieję, że kolejne posiedzenie nie potrwa już długo.

Dziękuję wszystkim.